This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

+ *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.

+ *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.

+ *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.

+ *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertati di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da `http://books.google.com`

HRL
39
F67

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

LO

STATO E LE FERROVIE

RISCATTO ED ESERCIZIO

NOTE

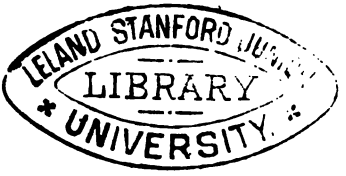
PRESENTATE AL PARLAMENTO ITALIANO

DALL'EX-MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

SILVIO SPAVENTA

COL TESTO UFFICIALE
DELLE CONVENZIONI FERROVIARIE

MILANO
FRATELLI TREVES, EDITORI
1876



H 2018

Proprietà letteraria.

Milano, Tipografia Fratelli Treves.

AVVERTENZA

Il giorno stesso in cui il Ministero precedente dava le sue dimissioni in seguito al voto del 18 marzo, esso presentava alla Camera due opuscoli relativamente alla questione ferroviaria. La quale, se ha servito a precipitare il Minghetti e i suoi colleghi e il suo partito, non è precipitata essa stessa; — anzi è questione più viva che mai.

Perciò a noi è parso che quegli scritti si dovessero salvare dall' obblio a cui sono generalmente condannate le pubblicazioni ufficiali.

È utile riscattare le ferrovie delle Società private? E, riscattate che siano, giova che sieno esercitate direttamente dallo Stato? La risposta a tali quesiti che si dibattono contemporaneamente in Italia e in Germania, interessa non solo il mondo politico, ma l'intera nazione. Lo spirito di parte vi armeggia dentro per dare le sue battaglie; ma lo spirito nazionale finirà col chiedere al grande

quesito una soluzione nazionale e razionale. Ci è parso utile per tanto che il gran pubblico de' lettori abbia sott'occhio gli elementi di fatto, e sia messo in grado di farsi un criterio sopra un argomento così importante, che varca i limiti angusti delle questioni politiche.

Nei due scritti presentati dall'ex Ministro Silvio Spaventa, sono raccolti con grande diligenza una serie di fatti e di cifre, che a tutti giova di conoscere. E sono esposti in modo chiaro, che a tutta la precisione scientifica accoppia una certa eleganza di forma, invitando così alla lettura anche coloro che non sono pratici della materia.

Sono scritti tendenziosi, senza dubbio, e voglion provare che buona cosa è il riscatto e buonissima l'esercizio dello Stato; ma, anco chi non ne sia persuaso vi troverà una miniera di fatti e notizie preziosissime, una gran copia di materiali che è difficile certo il rintracciare altrove. Fautori ed avversarî dell'esercizio governativo delle ferrovie potranno consultare con eguale vantaggio questi studii critici sui varii sistemi di politica ferroviaria, che indicano documenti, discussioni di Parlamenti stranieri e commissioni, opinioni, risultanze, e fatti accertati. Sopratutto gli imparziali, che non hanno ancora un partito preso, saranno illuminati da questo scritto calzante e persuasivo.

Abbiamo ottenuto dalla gentilezza del commendatore Spaventa il permesso di questa riprodu-

zione, e gli egregi scrittori che lo coadiuvarono in ambedue gli scritti hanno riveduto il lavoro, apportandovi leggere modificazioni di forma, aggiunte di qualche fatto, correzioni di alcuni dati, pur serbandogli l'impronta caratteristica del periodo politico in cui fu compilato, il che costituisce una delle sue maggiori attrattive.

In fine abbiamo creduto utile di aggiungere il testo della Convenzione di Basilea e del trattato di Vienna, delle Convenzioni con le Società delle Romane e delle Meridionali, insieme coi bilanci ed inventarii relativi.

Se questo nostro tentativo di mettere il pubblico in grado di giudicare egli stesso le polemiche dei partiti, ha qualche riuscita, sarà un lieto segno che anco in Italia è sorto il desiderio di conoscere più a fondo le grandi questioni politiche ed economiche.

Milano, maggio 1876.

GLI EDITORI.

LO STATO E LE FERROVIE

La voluminosa congerie di leggi e convenzioni che riguarda la costruzione e l'esercizio delle ferrovie italiane, se dimostra la sollecitudine del Parlamento e del Governo, per il buono ordinamento d'un così possente mezzo di prosperità, constata al tempo istesso l'insufficienza e l'inefficacia dei provvedimenti adottati in ordine a questo nuovo e difficile ramo di pubblica amministrazione.

Probabilmente non vi ha alcuno fra coloro che in quest'ultimo ventennio ebbero parte al Governo e siedettero in Parlamento, che non debba rallegrarsi di avere con proposte e con votazioni cooperato al rapido estendersi delle nostre linee ferroviarie; ma ritengo del pari che nessuno fra di essi possa in questa parte accusare altrui di errore, laddove prima non dimentichi i propri.

Poichè se tutti i partiti dimostrarono un ugual buon volere nel promuovere le ferrovie, tutti così facendo del pari occorsero in isbagli.

Ciò doveva accadere, non solo per le speciali condizioni nelle quali si trovò la nostra nazione, quando dovette risolvere il grave e complicato problema ferroviario, stretta com' era fra le angustie finanziarie e le necessità del far presto, ma per l'indole speciale del problema stesso, che affatica tuttora le menti dei più chiari pubblicisti e dei più illustri amministratori, e pende ancora in molte parti insoluto eziandio presso le nazioni che ci avanzano in ricchezza e potenza, che godono da più lungo tempo una libera vita politica, e posseggono una più larga sperienza in fatto di ferrovie.

Tutti questi Governi, al pari del nostro, cercando di riunire gli svariati elementi che potevano costituire una norma direttiva, dovettero appigliarsi ad un metodo sperimentale e necessariamente empirico.

Più e più volte quindi dovettero ritornare sui provvedimenti adottati, la esperienza dimostrando fallaci certe teorie che si credevano sicurissime.

Nè ciò deve punto destar meraviglia, poichè sono tali e tanti gli aspetti, in ordine ai quali la *ferrovia*, — formidabile complesso di fatti economonici, finanziari e politici, — può essere considerata; sono così nuovi e perenni i fenomeni che presenta allo studio; sono così imprevedute nè sempre prevedibili le complicazioni alle quali dà luogo, le difficoltà da risolvere, gli inconvenienti da rimuovere, gli abusi da reprimere, la vigilanza da esercitare, i pericoli da prevenire; che la disformità dei provvedimenti adottati dai varî Governi, la contraddizione e l'inconseguenza, nelle quali caddero in ordine al regime ferroviario, non deve sorprendere quanti tengono conto della difficoltà del problema e della con-

seguente differenza delle opinioni, circa il modo più opportuno per risolverlo.

Un sagace scrittore toscano competentissimo in questa materia, il commendatore Bartolomeo Cini, osserva saviamente a questo proposito:

« Chi si ponga ad esaminare la storia delle Strade « Ferrate in Europa, non può a meno di restar colpito « dalla grande varietà delle leggi ed ordinamenti che « ne hanno regolata la costruzione o l'esercizio. Infatti « ne trova costruite ed esercitate a proprie spese da « società private con concessioni perpetue od a tempo; « altre con sussidi dello Stato, dati sotto molte e di- « verse forme; altre costruite dallo Stato e da esso « esercitate, ovvero cedute per l'esercizio a Società « private, od anche vendute: e quello che è più, queste « condizioni, già diverse all'origine, mutate poi più « volte nel progresso di tempo, secondochè la utilità « del pubblico servizio pareva richiedere. Queste va- « rietà e mutabilità non devono però sorprendere trat- « tandosi di una istituzione, a cui è tanto più difficile « stabilire norme giuste e costanti, quanto è più vasto il « campo degli interessi che abbraccia e che muove. Le « esperienze fatte fino ad ora sembra che abbiano ser- « vito più a rilevare i difetti, di quello che ad inse- « gnare il rimedio; ed è sempre insoluto il problema, « quale, cioè, sia il miglior sistema amministrativo da « seguirsi per la costruzione e l'esercizio delle strade « ferrate. Questo argomento si agita con calore da « qualche tempo specialmente in Inghilterra, in Ger- « mania ed in Italia; e poichè nove decimi delle strade « sono possedute ed esercitate da Società private si va « da alcuni cercando la soluzione del problema nel si- « stema diametralmente opposto, in quello cioè, in cui « lo Stato acquisti non solo la proprietà, ma assuma

« anche direttamente l' esercizio di tutte le vie fer-
« rate [1]. »

Sol chi consideri il problema con leggerezza, o con animo non del tutto scevro di preconcette opinioni, può presumere di possedere una teoria assoluta e completa, applicabile ugualmente al sistema ferroviario di qualunque Nazione. Gli imparziali, ed in generale tutte le persone di senno e di buona fede, devono invece modestamente riconoscere, che la politica ferroviaria non ha ancora un fondamento sicuro ed un indirizzo definitivo. In questa come in molte altre parti della pubblica amministrazione, piuttosto che ricercar l'ottimo, converrà contentarsi di sfuggire quello che l'esperienza ha condannato e di adottare quel metodo, che, tenuto conto delle condizioni di tempo e di luogo, si dimostri meno difettoso e più fecondo di attuali e positivi vantaggi così per lo Stato, come per gli individui che ne fanno parte.

---

(1) Bartolomeo Cini. Dell'esercizio delle strade ferrate. — Nei giornali: L'*Economista* di Firenze. La *Nazione*. N. 33, 1876.

I.

Varii metodi seguiti così in ordine alla costruzione come all'esercizio delle ferrovie. — I generali principii economici non sono applicabili a questo speciale argomento. — Non si ha una teoria economica compiuta in fatto di strade ferrate.

In ordine alla costruzione, alla proprietà ed all'esercizio delle ferrovie, possono seguirsi varii e differenti sistemi, e cioè lasciarle costrurre, possedere ed esercitare esclusivamente da società private; o affidarne la costruzione ed esercizio esclusivamente allo Stato; o l'adottare qualcuno dei così detti sistemi misti, nella quale ultima classe si comprendono le varietà: di Compagnie private, sovvenzionate dall'Erario, che costruirono ed esercitano ferrovie proprie o costrutte dallo Stato, come avviene presso di noi ed in Francia, o di ferrovie appartenenti a Compagnie private che sono esercitate dal Governo; come pure la coesistenza nello stesso territorio di ferrovie esercitate dallo Stato e dalle Compagnie.

Di fronte a tale varietà di sistemi si ha forse una suprema e sicura massima economica, che persuada ad adottare di preferenza qualcuna di queste varie forme, indipendentemente dalle condizioni di opportunità e di convenienza speciali per ciascun popolo?

Si può egli veramente sentenziare quale fra di queste sia la più adatta, non tenendo il dovuto conto delle tradizioni, delle abitudini, dei fatti preesistenti e dell'ambiente in cui essi si svolgono?

Od invece questi fatti numerosissimi che in così grave materia si avvicendano e si intrecciano, e le particolarità che avviluppano tale questione che spesso si atteggia in modo diverso presso le varie nazioni, non dovranno formar soggetto di paziente studio, per dedurne quali provvedimenti, in date condizioni di luogo e di tempo, si abbiano a ritenere più adatti per il maggior bene d'un determinato popolo?

En pareille matière, diceva il Lavallée parlando delle ferrovie, *chaque nation s'est determinée d'après son génie en tenant compte de ses moyens d'action, des ressources de son credit, des proportions de l'oeuvre qu'il fallait entreprendre. En Angleterre où l'on pouvait compter sur la hardiesse des capitaux et sur l'éspril d'entreprise, les chemins de fer ont été dès l'origine livrés à l'industrie privée* (1).

Michele Chevalier nel suo Corso di Economia soggiunge: *un système d'exploitation qui les rendrait* (*les chemins de fer*) *le plus généralement utiles dans une contrée, pourrait n'être pas le meilleur dans un autre* (2).

---

(1) Lavallée. Revue des deux mondes 15 fevrier 1872 pag. 861.
(2) Michel Chevalier. Cours d'Economie, vol. I, pag. 372.

L'esperienza, dice il nostro Gabelli, ha distrutto molti dogmi dei teorici ed ha dimostrato che il concetto di un ordinamento ferroviario non può essere lo stesso in tutti i paesi [1].

Leroy Beaulieu ancora più esplicitamente dichiarava che il problema ferroviario *ne peut être résolu théoriquement* [2], ed è verissimo.

Io non credo quindi che a risolvere convenientemente le difficoltà ferroviarie sia sufficiente appellarsi a principî astratti, come ad esempio all' *iniziativa* ed all' *interesse individuale,* alla *concorrenza* ed all' *armonia generale dei singoli interessi.* Poichè se in cosiffatto argomento fossero davvero nettamente applicabili i principî generali economici, non avremmo tanta disformità di metodi (che meglio potrebbero dirsi esperimenti e tentativi) presso le varie nazioni, e l'applicazione delle norme generali della scienza li avrebbe di già condotti ad una maggiore uniformità, seguendo il sistema riputato migliore. Si è appunto perchè questi principî non sono applicabili interamente ed egualmente presso le varie nazioni alla materia delle ferrovie, che ciascuna di esse viene naturalmente indotta a scegliere quella formola che essa ravvisa più adatta ed appropriata alle speciali condizioni.

Insisto su queste idee che potrebbero dirsi scolastiche, perchè una schiera di illustri scienziati, non penetrando abbastanza nel vivo della questione, crede con generiche tesi scientifiche aver senz'altro risoluto il problema, ingenerando errori, che conducono ad appli-

---

(1) Relazione Gabelli 22 luglio 1874, pag. 4.
(2) Journal des Economistes. Juin 1875, pag. 494.

[illegible] e più dannose. Credo quindi [illegible] di utilità dimostrare quale sia la genesi del- [illegible] maggior parte di coloro, che, [illegible] sufficientemente tale problema, scri- [illegible] di [illegible] e delle norme che devono [illegible] senza tener il debito [illegible] presso di noi e presso [illegible].

II.

Le ferrovie costituiscono un monopolio naturale che esclude la libera concorrenza. — La concorrenza parallela si risolve o in maggiori spese delle Compagnie, o in accordi e coalizioni fra di esse; sempre in maggior aggravio pel pubblico. — DORN e la Concorrenza sulle rotaie. Sua pratica impossibilità. — Il nolo dei vagoni; norme di probabile possibilità e convenienza.

Volendo applicare alle strade ferrate gli identici principî che regolano tutti gli altri rami di umana attività, bisognerebbe accordare eziandio a questo una piena libertà. Nondimeno i fautori della assoluta libertà in materia ferroviaria si vanno facendo ogni giorno più rari, e sempre più all' incontro divien numerosa la schiera di coloro, che ritengono contrario ad ogni principio di buon governo, di vera giustizia e di reale utilità subordinare un così rilevante servizio pubblico ai calcoli finanziari di società anonime non controllabili dal governo. Alcuni pubblicisti ed amministratori affermarono essere in fin dei conti, questa delle ferrovie, *un' industria come tutte le altre:* provveduto quindi alla pubblica incolumità, doversi lasciare nell'esclusivo dominio della libera concorrenza, la quale, come suol accadere in ogni fatto economico, riduce le esagerate pretese del produttore, secondo la nota teoria Riccardiana, alle

spese di produzione, od al ragionevole calcolo di quelle di riproduzione dell'oggetto alienato, come opina Carey.

Nondimeno è facile dimostrare, ed oso dire con evidenza, che costoro fantasticano una società ideale e ragionano su di ipotesi sventuratamente prive di qualsiasi positiva realità.

Libera concorrenza! È egli veramente questo fecondo principio di possibile applicazione quando si tratti di esercizio ferroviario? I fatti rispondono abbastanza chiaro che *ferrovia e libera concorrenza, stanno fra di loro in perfetta antitesi.*

Invero dalle generali leggi economiche, esatte se applicate col sano criterio di ragionevoli eccezioni, scendendo alla applicazione, è facile persuadersi che la cosidetta *industria ferroviaria* è costituta da un *monopolio di fatto*, goduto da chi possiede ed ancora più da chi esercita la strada ferrata, e che si sfrutterebbe impunemente con danno dei molti a pro dell'egoistico tornaconto privato, laddove lo Stato, che rappresenta gli interessi generali del pubblico, non vi opponesse un freno salutare e legittimo.

Quasi tutti gli economisti moderni sono d'accordo su questo punto. Il *Garnier* dice: « on est obligé de con« stater, que l'on est avec les chemins de fer en pré« sence d'un monopole naturel, *sui generis*. . . . . » E il Woloswky soggiunge: « . . . . les chemins de fer « n'admettent pas les luttes de l'industrie libre, acces« sible à tous. Partout où l'on a voulu méconnaitre cette « verité, on a produit des desastres, on a gaspillé d'im« portants capitaux, sans obtenir l'économie des tran« sports. . . . . » Bartolomeo Cini ancor più esplicitamente scrive: « Le strade ferrate, come tutti sanno, co« stituiscono un monopolio nelle mani di chi le possiede. « Perciò è giusto, anzi è necessario che sia questo re-

« golato dallo Stato, che può determinare fino a qual
« punto sia lecito limitare la libertà individuale pel be-
« nefizio comune. »

Il supposto di una concorrenza esercitata su due linee ferroviarie parallele che, servendo *alle stesse località intermedie*, partano dagli stessi centri di popolazione, diretti ad altri identici centri, è ipotesi che non merita la pena di essere esaminata, perchè di tali tracciati credo non si abbia esempio. Ad ogni modo è ovvio comprendere che dove un tal fatto potesse aver luogo, le due Compagnie, fatte accorte che la loro gara sarebbe la reciproca rovina, si accorderebbero ben presto per esercitare le due linee parallele come vari binari d'uno stesso tracciato.

Ma le Compagnie ferroviarie non saranno mai così imprevidenti da eseguire con due capitali ciò che potrebbero ottenere con un solo, nè di creare uno stato di cose, il cui più sicuro risultato quello sarebbe di dimezzare i redditi di entrambe le società.

Invece è ben più probabile, sebbene raro pur esso, il caso di due linee ferroviarie le quali, servendo diverse regioni intermedie, abbiano per *capolinea* due istesse città. In questo caso la concorrenza può aver luogo per qualche tempo, *relativamente però ai punti estremi della linea*; ben tosto però mutui accordi, cui le Compagnie sono spinte dal loro reciproco interesse, vengono a rendere più salde le catene del monopolio, sempre con danno del pubblico.

Carlo di Franqueville, nella sua lodata opera *Du régime des travaux publics en Angleterre*, dice:

« On ne peut contester que la concurrence a existé en fait, d'une façon serieuse, au moins sur certains points particuliers, pendant la periode de 1850 à 1858. L'année 1857, par exemple, grâce à la compétition des Compagnies du *London and North*

Western et du *Great Northern*, les tarifs des voyageurs entre Londres et Manchester (distance 293 Kilomètres) tombèrent de 75 fr. et de 50 fr. pour la 1e et 2e classe, à 8 fr. 75, et 7 fr. 50. En Écosse, les compagnies du *Caledonian* et d'*Edimburg-Glasgow* avaient abaissé les tarifs entre ces deux villes (distance 64 Kilométres) de 10 fr. - 7 fr. 50 - et 5 fr. à 1 fr. 25 - 0 fr. 90 - et 0 fr. 62. Il en avait été de même pour les houilles et d'autres marchandises, sur certains points du pays. Le public gagnait beaucoup à celle lutte, mais les Compagnies s'en lassaient chaque jour davantage. Le 9 Septembre 1858, eut lieu à Londres une réunion de présidents, administrateurs et directeurs des Compagnies de Chemins de fer dont le capital, à cette époque, représentait 3,800,000,000 de fr. environ, et dans laquelle furent votées les résolutions suivantes: 1. Les tarifs des voyageurs et marchandises doivent être établis de façon à assurer aux Compagnies des benefices considérables. 2. Lorsque deux ou plusieurs Compagnies desservant le même point ne pouvent s'entendre pour établir des tarifs uniformes, elles doivent avoir récours à un arbitrage. 3. Lorsqu'il existe deux ou plusieurs routes pour aller d'un endroit à un autre, les tarifs doivent être égaux pour toutes ces routes. Il est permis de dire que, depuis cette époque, la concurrence n'existe plus en Angleterre. »

Nel rapporto del *Joint select Committee*, che nel 1872 compiè in Inghilterra l'inchiesta sulle temute fusioni delle varie Compagnie ferroviarie, a pagina XXVII si legge la seguente osservazione: « L'esperienza del passato persuade, che ogni qual volta la concorrenza si mostrò contraria all'interesse delle Compagnie, fu ben presto seguita da mutui accordi e fusioni. »

Parlando della concorrenza fra due linee ferroviarie parallele *Gustavo Cohn* dice che nel caso di simili concorrenze si verificherà sempre: sei mesi di attiva concorrenza a tariffe basse, quindi coalizione, e finalmente prezzi alti e cattivo servizio (1).

---

(1) Für alle derartige Concurrenz wird es sich bewähren: sechs Monate lang, heftige Concurrenz zu niedrigen Sätzen, dann

Il Parlamento britannico, concedendo ferrovie, sperava (prima che l'esperienza gli provasse il contrario) di conseguire a pro del pubblico, i vantaggi che si sogliono ottenere nella offerta dei servigi per mezzo della concorrenza. Infatti in tutte le numerose concessioni di ferrovie fatte a Compagnie private, il Parlamento si riserbava la facoltà di concedere eziandio altre linee parallele od in qualche modo capaci di far concorrenza alle ferrovie che autorizzava. (1) Supponendo che la concorrenza di varie linee sarebbe sufficiente a tener in freno le pretese delle società, si concedettero molte linee le quali partivano e giungevano a centri identici. Si sperava che anche in questo ramo la concorrenza vi avrebbe apportato quell'azione efficace e benefica che essa adduce in qualunque altro ramo di umana industria; ma la sua inefficacia non tardò ad essere riconosciuta.

Già il Comitato del 1839, di cui facevano parte *Roberto Peel, Somerset, Stanley, James Graham, Baring, Lord Seymour* ed altri, nel suo rapporto dimostrava come il sistema della concorrenza che aveva preteso seguire il Parlamento, era assolutamente impraticabile (2).

Un secondo Comitato eletto nel 1844 in seguito a proposta di Gladstone (3) che fu chiamato a presiederlo,

---

Coalition, hohe Sätze und schlechte Beförderung. » (pag. 172. - Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in England. - Von D.r Gustav Cohn. - *Leipzig* 1874).

(1) V. Cohn. Zur Beurtheilung der Englischen Eisenbahnpolitik. Pag. 4.

(2) V. Report of Select Committee on Railways. (Parliamentary Papers 1839, Vol. x, n. 222-617; e 1840, Vol. XIII, n. 50-92-474).

(3) V. Cohn. Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung. pag. 102 e seguenti.

presa nuovamente in esame la quistione della sperata concorrenza, riconosceva nei suoi rapporti che il Parlamento nello intento di renderla possibile, aveva concedute molte linee inutili, ma che quand'anco essa avesse potuto aver luogo in fatto di ferrovie, sarebbe riuscita *più nociva alle Compagnie, che utile al pubblico*, e conchiudeva dicendo che la minaccia di concedere nuove linee parallele, non doveva servire che per indurre le Compagnie ad accettare i patti che il governo nell'utile pubblico, avesse creduto loro di dover imporre (1). Che poi il Parlamento sedotto dalla idea di una possibile concorrenza, avesse concedute varie linee inutili, la prova il fatto che nel 1854, malgrado le spese enormi che in Inghilterra richiede l'ottenere una concessione di ferrovia, ben 3220 Chilometri di linee concedute e rappresentanti un miliardo di lire erano state abbandonate (2).

---

(1) V. Report of Sel. Comm. with. Min of Evid. (Parliamentary Papers 1844, Vol. XI, n. 37-79-166-283-318-524).

(2) Franqueville, op. cit. vol. I, pag. 24. pag. 88 e pag. 126.

Per ottenere un bill privato si pagano somme enormi. Vi sono i diritti del Parlamento, conformemente alle tariffe allegate agli *Standing orders*, quindi i diritti dei *referees*. Agli avvocati spettano i diritti di *retainer*, di *fee on brief*, di *refresher*. Accaddero a questo proposito dei fatti pressochè incredibili. Per le concessioni della linea da *Londra* a *Brighton* le quattro Compagnie rivali presentatesi per chiedere la concessione, sopportarono in un anno 2,225,000 franchi di spese parlamentari. La Compagnia del *Trent-Valley*, che sollecitava la concessione della linea *Stone-Rugby* rifiutatale, spese 3,686,500 franchi. Il bill del *Great-Northern ratlway* presentato nel 1845, combattuto da 5 Compagnie, non fu adottato che in fine della sessione e votato l'anno dopo, ma costò alla Compagnia 12,625 000 franchi, e per far modificare più tardi alcune clausole spese altri 7 milioni, per una linea di 394 chilometri!!.

Suona quindi come nota di sconforto, e delusione, la dichiarazione dei Commissari che troviamo nel Rapporto della inchiesta del 1872, così formulata:

« Da trent'anni a questa parte, Comitati parlamentari e Commissioni governative hanno proposto varie forme di concorrenza, ma indarno, poichè fu dimostrato con sempre maggiore evidenza che la concorrenza non può agire in tema di ferrovie, come agisce nell'ordinario commercio. Pur troppo sino ad ora non si è trovato alcun mezzo col quale si possa mantenere una seria concorrenza fra le strade ferrate. Dovunque varie Compagnie percorrono co' loro tracciati regioni diverse, diretti agli stessi punti, esse ragguagliano ben presto d'accordo le loro tariffe onde non farsi concorrenza. »

« Di tal guisa le Compagnie *London and North Western*, *la Midland* e la *Great Western* fanno gli stessi prezzi tra Manchester e Southampton, ed anzi esse sono legate da un obbligo reciproco di non poter abbassare mai i prezzi delle loro tariffe, se non previo consenso di tutte e tre le società. Ora noi siamo convinti che se una nuova linea si stabilisse lungo questo percorso, nell'intento di far concorrenza alle società attuali, dopo poco tempo essa sarebbe obbligata a scendere uguali accordi con le linee rivali » (1). In tal guisa si dimostrava verissimo il detto di Stephenson che là ove è possibile la coalizione non è possibile la concorrenza.

Richiamo in ordine a tale quistione opinioni e fatti che particolarmente risguardano la Gran Brettagna, perchè questa Nazione più d'ogni altra, per lo passato, ha avuto fede inconcussa nel principio della concorrenza

---

(1) Report from the Joint Select Committee on railway companies amalgamation (1872) N. 364, pag. XXIV.

in materia di ferrovie e dove per il gran numero di Compagnie che vi esercitano una fittissima rete, esso poteva credersi di possibile applicazione. In Inghilterra il gran numero delle linee concedute, invece di crear la concorrenza e con essa l'intento finale del buon prezzo produsse una reazione in un senso opposto. Le rivalità delle Compagnie apportarono diminuzione di reddito per gli azionisti che le componevano, e resero quindi necessario un alzamento di tariffe a danno del pubblico. Se per servire una determinata regione, si fanno due o tre linee ferroviarie, mentre una sola sarebbe sufficiente, si viene a raddoppiare o triplicare gli oneri, tanto pel capitale d'impiego, come per l'esercizio, le cui spese si accrescono in ragione della lunghezza delle varie linee, dovendosi pagare maggior numero d'impiegati, attivare maggior numero di treni e via dicendo. Il prodotto d'un traffico che avrebbe potuto riescire abbastanza rimunerativo per un solo, diveniva insufficiente diviso fra varî enti. Quindi un rialzo nei prezzi di trasporto era inevitabile, ed a torto il pubblico accusava l'avidità delle Compagnie, di ciò che invece era conseguenza naturale d'una rete ferroviaria di soverchio fitta. Varie città d'Inghilterra si avvidero troppo tardi dell'errore commesso dal Parlamento moltiplicando le concessioni superflue, perchè la dispersione dei capitali doveva apportare, relativamente ai varii tronchi, coordinamento poco logico di linee, scarsi prodotti, rincaro di tariffe (1).

Un fatto abbastanza curioso gioverà a spiegar meglio

---

(1) Là, où deux capitaux, deux materiels, deux entretiens, deux services de la voie et de la traction sont accumulés, au lieu d'un seul, il est illogique d'espérer une reduction des prix. (*Oppermann*, Traité des Chemins de fer. pag. 413).

quanto affermo. Birmingham e Manchester avevano creduto utile incoraggiare con forti somme la costruzione di una seconda linea che congiungesse queste due città nello intento di creare una concorrenza alla *Grand-Jonction.*

La nuova strada fu compiuta e, con grande sorpresa di tutti, la sua apertura apportò un rialzo di tariffa per entrambe le linee, perchè dovendo le due Compagnie dividersi uno stesso traffico, se ne dovevano compensare con un rincaro nei prezzi di trasporto. Birmingham e Manchester di tal guisa col loro denaro avevano ottenuto il finale risultato di un maggior aggravio per il pubblico, e di un minor dividendo agli azionisti delle due linee.

Numerosi occorrono consimili esempli, i quali valsero a dissipare in parte le illusioni di coloro i quali ciecamente opinano che le popolazioni tanto maggiore vantaggio conseguano, quante più di ferrovie si costruiscono. Bisogna convenire che oggidì, sebbene con lentezza, nella mente delle persone più intelligenti, si va operando una salutare reazione contro le opinioni volgari della utile moltiplicità indefinita delle ferrovie.

Un altro aggravio finanziario subìto (e naturalmente pagato dal pubblico con più elevate tariffe) fu quello emergente dalla fusione di molte linee in una sola. L'annessione delle linee secondarie alle linee principali fece diminuire il prodotto proporzionale, sopraccaricandolo di maggior capitale, di maggiori lunghezze e del peso di linee poco produttive che pure era impossibile sopprimere (1).

---

(1) Le Parlement avait cru rester fidèle au principe du *laissez-faire* qui régit toutes les autres industries; il avait espéré qu'une lutte s'établirait entre les Compagnies concurrantes, et

Si può quindi con sicurezza affermare, che la concorrenza fra le varie Compagnie ferroviarie, di regola generale non è possibile, ma quando eccezionalmente, per un fatto anormale, per breve tempo, essa ha potuto essere attuata, invece di buoni risultamenti ha apportato danni ed aggravi, perchè le Compagnie con più elevate tariffe si compensano delle perdite fatte quando si combattevano. È dunque ovvio affermare che proprietà ed esercizio ferroviario costituiscono un vero e proprio monopolio, non solamente di fatto, ma, in molti Stati, eziandio di diritto, perchè guarentito da apposite convenzioni che premuniscono le Compagnie esercenti contro l'eventualità di una concorrenza [1]. Singolare

---

amènerait des abaissements de tarif dont le public recueillerait les avantages; mais il avait fait une fausse assimilation. — Il ne s'était pas rendu un compte exact des lois qui régissent l'exploitation des chemins de fer. — Quels sont les mobiles de la concurrence entre deux entreprises rivales? La présomption conçue, par chaque partie, de sa superiorité sur son adversaire; l'espoir, après une succession momentanée de sacrifices, de rester maîtresse indisputée du marché. Aucune de ces conditions ne se trouve satisfaite dans le cas actuel, parce que un chemin de fer une fois établi ne saurait come une usine être raye de la carte, ou changer de destination, et qu'entre deux chemins de fer exploitant la même clientèle il y a parité complète de force pour la lutte et pour la résistance. Dans cet état de choses, la concurrence devient sans but et ne peut s'exercer d'une manière normale et durable. C'est n'est pas un abaissement, mais un renchérissement des prix qui est la conséquence logique de ces rivalités. *(Edmond Teisserenc.* Chemins de fer. Dict. Guillaumin pag. 627).

(1) Ciò ha luogo principalmente in Francia. Per ciò che riguarda l'Italia, veggasi: Capitolato annesso alla L. 8 luglio 1860 *Alta Italia*, art. 17 e seg. Convenzione annessa alla L. 14 maggio 1865, *Ferrovie romane* articolo 33 e seg. Capitolato annesso alla L. 21 agosto 1862 per le *Ferrovie meridionali*, art. 38.

industria (se pure ne merita il nome) cotesta, che vive di monopolio, esclude la concorrenza e il più delle volte non può sussistere senza l'intervento dello Stato!

Se l'ipotesi della concorrenza parallela è ormai pressochè da tutti abbandonata, recentemente scrittori di molto ingegno vollero far credere possibile la concorrenza su di uno stesso binario di ferrovia, percorrendola ciascuno con proprî veicoli, messi in moto con quei mezzi ravvisati, dai singoli utenti, più adatti, e pagando un congruo pedaggio al proprietario della ferrovia.

Principale fautore di queste idee si è il Prof. *Dorn*, il quale crede poter con questo ripiego applicare alla ferrovia i principî economici della concorrenza. — *Il motto dell'avvenire*, egli dice, deve essere: *nessuna concorrenza di linee,* ma bensì *concorrenza sulla rotaia* (1).

L'idea del Sig. *Dorn* era compresa implicitamente nelle concessioni del Governo inglese ed in quelle di vari Stati dell'Unione americana, allorchè si riteneva ancora possibile di riuscire a conciliare due cose di loro natura contrarie: *Ferrovie* e *Concorrenza.*

Il Parlamento britannico, in tutte le autorizzazioni di ferrovie, nel mentre si riserbava, come s'è visto, il diritto di concedere linee concorrenti, obbligava le Compagnie a consentire il passaggio a convogli di privati, o di società che volessero servirsi della ferrovia, mediante il pagamento d'un determinato diritto. Credeva

---

(1) « Die Konkurrenz muss auf die Schiene selbst hingetragen « werden, wenn sie ihre volle Macht soll entfalten können, und « das Motto der Zukunft in Eisenbahnwesen muss unserer Ue- « berzeugung nach *nicht Konkurrenzlinie*, sondern *Konkurrenz* « *auf der Linie* heissen » (Aufgaben der Eisenbahnpolitik von *Alexander Dorn*, Berlin 1874, pag. VIII).

il Parlamento che fosse possibile percorrere una via a ruotaie, con veicoli appartenenti anche ad estranei alla Compagnia, come ciascuno con la propria barca percorre un canale, con una propria vettura una strada, sebbene questa appartenga allo Stato, a Comuni o ad una Società privata. Ben presto questa clausola fu dimostrata inutile e chiarita la profonda differenza che passa fra le ferrovie e le strade ordinarie o canali, per la necessità che v'è di percorrere le prime con treni di numerosi carri, trascinati da locomotive, mentre applicando un gran numero di locomotive od altri mezzi di trazione a piccoli e numerosi convogli, la dispersione delle forze e l'entità della spesa sarebbe riuscita rovinosa. L'ipotesi del Parlamento non si potè quindi mai realizzare.

In America e specialmente nello Stato di Pensilvania (1) si apriva al pubblico con questo sistema la ferrovia di *Columbia*, ma questo tentativo falliva completamente, ed anche colà, nella pratica applicazione, si dimostrava che il libero percorso della strada a guide di ferro, consentito ai veicoli od ai treni di qualsivoglia privato, riescirebbe più costoso, sarebbe contrario alla legge del minimo mezzo che regge l'intera umanità.

---

(1) *Michel Chevalier*, Cours d'Econ. polit. pag. 330. — Il *Cini* osserva con molta aggiustatezza a questo riguardo:

« *Il monopolio di una strada ferrata* non consiste solamente « nel fatto che essa possa essere la sola comunicazione diretta « di tal genere fra due punti, ma consiste principalmente in ciò, « che il solo proprietario di essa può percorrerla con le proprie « macchine e veicoli. Infatti potrebbe lo Stato costruire un Ca- « nale fra due città, e vietare per legge che se ne costruissero « altri; quel canale costituirebbe certamente un monopolio, e po- « trebbe lo Stato imporre una tassa a chiunque volesse passarci. « Ognuno peraltro potrebbe navigarci col proprio battello, e creare

Ciò non di meno il *Dorn* sino dal 1870 in una serie d'articoli inseriti nel « *Pester-Lloyd*, » quindi al congresso delle scienze economiche di Danzica (1872) e successivamente ancora al XIV congresso degli economisti tedeschi (Vienna 1873) [1] svolgeva con gran copia di speciosi argomenti le proprie idee, fondandosi in particolar modo sui danni grandissimi derivanti dall'ognor crescente potenza delle Compagnie monopolizzatrici. Ebbe fautori ed ottenne che le sue proposte fossero prese in considerazione nei due congressi cennati, riconoscendosi che esse sarebbero utili, quando fossero attuabili.

Il *Dorn* affermava che le difficoltà, le quali sino ad

« una concorrenza, non al canale, ma a chi volesse trasportarvi « merci o passeggieri. Sopra una strada ferrata invece ciò non « è possibile; in Inghilterra nelle prime concessioni si volle sta- « bilire il diritto in ognuno di correre con i proprii treni sulle « strade altrui; si sperava così di creare una concorrenza che il « fatto ha dimostrata impossibile. E veramente chiunque cono- « sce anche superficialmente il materiale immobile di una via « ferrata, lo comprende senz'altro.

« . . . . Ora questo *monopolio*, che direi di passaggio, sopra « una strada ferrata si esercita per mezzo di macchine che sono « tra le più meravigliose che l'ingegno umano abbia inventato; « macchine che hanno usurpato ciò che fino ad ora si vantava « come privilegio degli esseri animati, la locomozione: che con- « sumano e producono; che devono essere alimentate, condotte « e riparate con tutta quell'accortezza e previdenza, che si ado- « pera per i più complicati congegni delle grandi officine. . . . . .

« . . . . Questo monopolio ne porta seco un altro. La forza di « trazione non può vendersi, non può mettersi a disposizione di « chiunque volesse servirsene per far tirare le proprie vetture, i « propri carri. Teoricamente ciò non sembra impossibile; ma in « pratica le difficoltà sono tante, che, salvo rarissime eccezioni, « ciò non avviene giammai.

(1) *Dorn*, op. cit. (Aufgaben, etc. pag. x e xi.

ora si opposero all'attuazione della *libera concorrenza ferroviaria*, in gran parte provennero dal fatto, che proprietari delle ferrovie erano Enti privati; e poichè questi non amano punto la concorrenza e speculano non solamente *sulla via*, ma eziandio *sui trasporti*, così dovevano necessariamente contrariare un sistema che avrebbe loro tolto una parte de' loro guadagni. Invece, quando della ferrovia fosse proprietario lo Stato, tali difficoltà, secondo il chiaro Autore, scomparirebbero affatto.

Anche nel Congresso tenuto in Lilla (1875) dall'Associazione pel progresso delle Scienze, il sig. *Le Hardy de Beaulieu* (1) si fece a sviluppare e sostenere le idee che il *Dorn* già da varii anni aveva pubblicato, e quindi raccolte e spiegate ne' suoi *Temi di politica ferroviaria* (2). Ma i signori *Demongeot, Alglave* ed altri, rispondendo al sig. *Beaulieu*, dimostrarono che l'ipotesi della possibile *libera percorrenza* sulle ferrovie è poco meno d'un' utopia.

Supponendo infatti che ciascun negoziante od industriale voglia far rimorchiare le proprie vetture da una locomotiva che gli appartenga, o consentendo ai vari intraprenditori di trasporti di poter offrire ai caricatori ed ai viaggiatori i proprii treni, esercitando essi la loro industria sulle ferrovie dello Stato, come un capitano di nave sul mare; sia in ultimo che negozianti ed industriali facciano giungere alla stazione le vetture cariche dei loro prodotti o donde siano poi condotte a destinazione con locomotive dello Stato; la supposizione dorniana si ravvisa egualmente di pressochè impossibile esecuzione.

---

(1) Journal des Economistes. Avril 1875, pag. 119.
(2) Aufgaben der Eisenbahn-politik.

La varietà e dispersione delle forze direttrici; un impiego pressochè infruttuoso di capitali in materiale mobile, una minore utilizzazione di questo, rispetto al minor numero dei treni e alla massima quantità di merce; la difficoltà di far accedere carri di diversi proprietarii commercianti e manifatturieri alle stazioni; di effettuarne la restituzione al luogo di partenza, senza approfittarne a servizio di altri, di poter combinare i carichi in andata e ritorno, come si fa, con le navi per i varii porti di mare, i disastri inevitabilmente più frequenti per un esercizio promiscuo; gli incagli e le complicazioni ingenerate nel traffico; la difficoltà somma di regolare nel modo conveniente le ore delle corse dei varii intraprenditori, e la subordinazione di questi e del loro personale ai Capi Stazione, ai Commissarii, ai Cantonieri; la quasi impossibilità di avere nelle varie stazioni numerosi parchi da veicoli e rimesse da locomotive appartenenti a varie persone, di combinare le attribuzioni, ripartire la sorveglianza e stabilire la responsabilità: costituiscono un complesso così formidabile di ostacoli, da non far meraviglia se un tale ipotetico sistema non potè mai essere in alcun luogo durevolmente praticato.

Ciò che a questo riguardo è possibile e di facile attuazione si è la esistenza di Società, le quali avendo i loro depositi in prossimità ed in comunicazione, per mezzo di binarii colle stazioni dei maggiori centri di produzione o commercio, esercitino l'industria di affittare vagoni. Ciò ha luogo in varie Contee d'Inghilterra, in America (1), e limitatamente altrove, in seguito ad ac-

---

(1) *V. Cohn*, *Franqueville*, *Schwabe*, *Perrot* Annual Report rom the Board of Railroad-Commission in Boston (January 1874). V. pure *Eisenbahn-Zeitung* (1872). Proposta per una Società anonima pel materiale ferroviario a Berlino.

cordi presi colle Compagnie ferroviarie, le quali stabiliscono con queste Società patti che devolvono ad esse una porzione dei guadagni provenienti dall' affitto dei veicoli. In tal caso la Compagnia ferroviaria impiega un minor capitale in materiale mobile, il che può essere nelle sue viste. Il *Cohn* però fa notare come spesso ciò non riesca di convenienza dei proprietarii dei vagoni, e specialmente nel *Yorkshire* e nel *Lancashire* si sollevarono lagnanze contro le Compagnie ferroviarie pei ritardi nella restituzione dei carri, e pei danni ad essi arrecati, stante la poca cura colla quale erano stati tenuti. Un proprietario di 400 vagoni accusava dinanzi alla Commissione del 1865 per questi fatti, una perdita di 1000 lire sterline in un solo anno (1).

Ad ogni modo un tale sistema non ha nulla a fare colla concorrenza *di linea*, nè con quella *sulla linea*, che riusciranno sempre impossibili in fatto di ferrovie.

Una Compagnia, come uno Stato, assumendo l'esercizio d'una ferrovia, potrebbe ricorrere al sistema dell'affitto dei vagoni, quando pel suo tornaconto, non credesse opportuno impiegare un capitale troppo vistoso in materiale mobile. Facilmente possono instituirsi società di « *private wagons.* » I mezzi per far concorrere i privati capitalisti a provvedere il materiale d'esercizio sono svariati ed in ciò le parti potrebbero forse trovare una reciproca convenienza, secondo i patti che si stabilissero.

Da tutte queste svariate modalità di acquisto, o di locazione del materiale mobile, di cui non è qui il caso di occuparci, alla ideata concorrenza sulle rotaie (*auf*

---

(1) *V. Cohn.* Zur Beurtheilung, ecc. 112. Die Wagenleihe

die Schiene), passa una grande differenza e tale che dimostra sempre più come sia vano lo sperare di applicare le consuete norme economiche all'inevitabile monopolio ferroviario. Esso sarà sempre tale, è vano il volerlo negare, sia che venga sfruttato nell'interesse privato da speciali Società, sia che lo Stato ne assuma l'amministrazione a vantaggio del paese.

III.

L'Esercizio ferroviario non è vera industria, ma un servizio pubblico che lo Stato ha il dovere di regolare nel comune vantaggio. — Lagnanze del pubblico sul servizio delle Compagnie. — Difficoltà di una efficace vigilanza.

Se questa così detta *industria ferroviara*, a differenza di tutte le altre, riesce a sottrarsi all'azione della concorrenza, inesattamente si afferma *esser questa un' industria come tutte le altre.* Quando ciò fosse vero, provvedutosi dallo Stato alla pubblica incolumità ed alle norme generali di polizia, esso non avrebbe alcun diritto di occuparsi del modo con cui la Compagnia esercita la ferrovia di sua spettanza. I cittadini chiedendo allo Stato anche semplicemente la determinazione di un *maximum* nelle tariffe, od un eguale trattamento per quanti se ne giovano, domanderebbero cosa ingiusta e la commetterebbe il governo se l'accordasse.

Supposto vero l'accennato teorema, coloro che esercitano l'industria ferroviaria potrebbero richiedere di essere sciolti da ogni vincolo di esercizio, assoggettan-

dosi soltanto alla legge comune che riguarda i vetturali; poichè questi accordano ai loro clienti quel prezzo di trasporto che credono migliore, senza che lo Stato possa in modo alcuno ingerirsene. Il buon senso però ed una più esatta cognizione dei bisogni pubblici consigliano norme ben diverse. Parlamenti, Governi e popolazioni concordi affermano essere non soltanto un diritto, ma uno stretto dovere dell'autorità quello di regolare il monopolio ferroviario con quei provvedimenti che la esperienza dimostrò meno imperfetti per tutelare il pubblico dai possibili abusi delle Compagnie.

Presso la maggior parte delle Nazioni queste norme sono abbastanza severe e comprendono anche le più minute particolarità dell'esercizio; cionondimeno il pubblico prosegue, e non sempre a torto, a lagnarsi che egli non è abbastanza tutelato contro i soprusi, le angherie ed il cattivo servizio delle società ferroviarie.

Un tale indirizzo costante della pubblica opinione non ha luogo solamente in quei paesi ove lo Stato, in qualcuno dei consueti modi, sovvenziona una intrapresa di ferrovie, ma anche là dove esse si formarono per iniziativa meramente privata ed esercitano le strade di ferro con mezzi esclusivamente propri; il che, per quanto specialmente riguarda l'Inghilterra e l'America, è dimostrato da una folla di documenti e di interessanti pubblicazioni (1).

L'intervento dello Stato in questo ramo di pubblico servizio è pienamente giustificato per considerazioni, più che di utilità, di assoluta necessità. « In ordine a questi

---

(1) Eccone alcune: *Weber*. Werth und Kauf der Eisenbahnen. *William Galt*. Railway Reform, its expediency and praticability considered.

monopolii, dice *Stuart Mill*, parlando delle ferrrovie, un Governo che le concedesse ad una Compagnia privata senza le opportune riserve, farebbe lo stesso come se permettesse ad una società, o ad un privato, di esigere una tassa su tutto l'orzo, ad esempio, prodotto in un paese, o su tutto il cotone importatovi » (1). Entro quali limiti e con quali mezzi questo intervento dello Stato dovrà aver luogo, affinchè riesca efficace a conseguire lo scopo per cui è invocato? Basterà lo accordare una concessione a lungo termine, salvo revisione delle condizioni a periodi relativamente brevi? E queste condizioni dovranno riferirsi ad alcuni punti principali, o si

---

Malezieux. Chemins de fer Anglais.
id. Travaux publics aux Etats Unis.
Ch. F. Adams. Chapters of Erie and others essays
C. A. Oppermann. Traité sur les Chemins de fer économiques.
H. Blerzy. Les Chemins de fer aux Etats Unis.
Schwabe. Etudes sur les Chemins de fer Anglais. (Traduction de MM. Huberti et Habet)
Anonimo. Railways, their uses and managements. (London, iRchardson)
F. Perrot. Die Eisenbahnreform.
Alex Dorn. Aufgaben der Eisenbahn-Politik.
Newton Booth. Governatore di San Francisco. Discorso del 12 Agosto 1873.

Veggansi le opere già citate del *Franqueville* e del *Cohn* sulla legislazione inglese, oltre le *Minutes of Evidence* delle inchieste inglesi del 1844 e 1872 e specialmente le deposizioni di Glynn, Laing, Baxendall, Laws, Tyler, Bence Jones, ed altri. Numerose memorie e monografie trovansi pure nel Railway News, nell'Economist, nell'Engineer, nel Journal of statistical society, nella Saturday Review, nel Vierteljahrschrift, nell'Eisenbahn Zeitung, nell'Edinburgh Review, nel Westminster Review, nelle Quarterly e Fortnightly Review, nella North American Review, nella Révue des deux mondes, nel Journal des Economistes.

(1) Principî di economia. Lib. v. Cap. xi. § 11. —

dovrà invece scendere a tutte le più minute particolarità di numero e di velocità di treni, di formazione di orarî e via dicendo?

Qui ricominciano le difficoltà, perchè dimostrato da un lato che le ferrovie costituiscono un monopolio, e dall' altro che esse sono oggi elemento indispensabile di vita per i popoli ne consegue che lo Stato dovrebbe poter regolar questo monopolio di tale maniera, che esso riescisse del maggior vantaggio possibile alle popolazioni, le quali (specialmente per le grandi distanze) non possono oramai far senza di questo necessario mezzo di comunicazione.

Un rapido esame dei varî sistemi, o semplicemente proposti, od anche attuati presso le altre Nazioni, allo scopo di regolare questo monopolio, può giovare a meglio precisare le idee, affinchè, tenuto conto delle condizioni speciali ed attuali della nostra Nazione, se ne possa dedurre quale fra di essi presenti una maggior probabilità di utile applicazione alle nostre ferrovie.

IV.

Conseguenze della piena libertà ferroviaria negli Stati Uniti — Dittatura delle Compagnie — Enormi abusi — Inconvenienti politici — Tendenza attuale.

Colà dove la libertà della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie fu più grande, più grandi e più intensi si rivelarono gli abusi e più necessaria si ravvisò l'azione moderatrice del Governo.

In America la costruzione delle ferrovie è di diritto comune, ed ogni *Stato* ha una legge *generale* che stabilisce alcune poche formalità cui tutte le Compagnie devono sottoporsi. Costituita legalmente, qualsiasi Compagnia può intraprendere la costruzione e l'esercizio di ferrovie, senza alcun intervento dello Stato. — Nel caso di conflitti tra le varie Compagnie, o fra queste ed il pubblico, decidono i tribunali ordinari.

Pareva che un tale sistema, come è il più semplice, fosse eziandio il più adatto per guarentire gli interessi del pubblico, ritenendosi che la libera concorrenza

avrebbe tolto tutti i possibili inconvenienti. I fatti, disgraziatamente, dimostrarono ben presto come fossero vane queste rosee supposizioni.

In quel vastissimo continente le ferrovie assorbirono prontamente quasi la totalità dei trasporti che non si valevano di vie acquee; in molti punti anzi esse resero superflua la costruzione di grandi vie rotabili, raggiungendo un'estensione complessiva veramente enorme (1).

Nella maggior parte degli stati europei, i Governi, mentre concedono alle compagnie ferroviarie poteri eccezionali senza i quali, esse non potrebbero raggiungere il loro intento, reprimono le loro soverchie esigenze e proteggono il pubblico contro i possibili abusi.

Nulla di ciò agli Stati Uniti; società finanziarie fanno le spese d'impianto e di esercizio delle ferrovie e se ne compensano con tasse che secondo il loro arbitrio applicano al pubblico, costretto a servirsi di questi rapidi mezzi di locomozione (2). In verun paese quanto in America si ebbero esempi più mostruosi di variazioni repentine ed esagerate delle tariffe. Nel 1869 il prezzo di trasporto per una tonnellata di merce da *New York* a *Chicago* da 5 Dollari, improvvisamente venne portato a 40 Dollari! Un'altra volta il prezzo di trasporto fu ri-

---

(1) Nel 1871 l'Unione Americana aveva 80,000 Chilometri di ferrovia — Ora essa ne possiede circa 150,000

(2) La miglior prova della libertà degenerata in arbitrio, di cui godono le società americane a questo riguardo, la si può senz'altro trovare nelle tariffe da esse stesse pubblicate. In una tariffa del *New-York central and Hudson railroad Company*, si legge: « The Company reserves the RIGHT to make, AT ITS PLEASURE, « any change in the rates or classification. » (La Compagnia si riserva il diritto di far qualunque cambiamento, a suo piacere, nelle tariffe e nelle classificazioni.)

dotto a 2 Dollari tra *New York* e *Chicago* e mantenuto a 37 Dollari fra *Chicago* e *New York,* perchè *così portavano le convenienze della società ferroviaria*, la quale sembra che non speculasse solo sui trasporti, ma eziandio sulle merci. Spesso due Compagnie si facevano guerra con ribassi fortissimi fra due punti estremi, ma si compensavano aggravando, i paesi intermedî di ciascuna linea, con tariffe elevatissime. Talora esse resero impossibile il trasporto di quei prodotti agricoli, che non popotevano superare un determinato prezzo di nolo per raggiungere il mercato di sbocco, o con alte tariffe rovinarono proprietari di opifizi manifatturieri che si erano stabiliti lungo il percorso della ferrovia, calcolando su di un prezzo equo di trasporto; poichè se questo consentiva il trasferimento dei prodotti ad un centro di consumo, gli elevati prezzi di trasporto più non permettevano di raggiungerlo. L'industria agricola e la manifatturiera si trovarono di tal guisa in molti luoghi schiave delle Compagnie ferroviarie. Gli abusi giunsero a tal punto, che le Legislature di vari Stati ravvisarono necessario di adottare un qualche provvedimento, (1) come, ad esempio, quello che le tariffe dovessero ribassarsi, quando la società avesse conseguito un'elevata quota d'interesse sul capitale impiegato. Ma come determinare l'entità di questo capitale, in un paese ove non essendovi alcun controllo governativo, le Compagnie

(1) « Le public se plaint d'être arbitrairement taxé par les Compagnies de chemins de fer et pousse les legislatures à devenir plus exigeantes pour elles. Dans les États de l'Ouest partout les Compagnies sont attaquées vivement. « Malezieux, Annales des Ponts et Chaussés. Anno 1874 1. semestre pag. 115. » (L'ing. Malezieux fu incaricato dal Governo francese di un esame dei lavori pubblici agli Stati-Uniti).

possono accrescere fittiziamente i loro capitali, pur mantenendo un geloso secreto su tutte le loro operazioni? Questo provvedimento quindi, non ebbe, nè poteva avere, alcun effetto (1).

Lo stato d'Illinese dichiarò con una *Constitution* dell'anno 1870, che le ferrovie sono grandi strade pubbliche, che quindi il potere legislativo può stabilire per le tariffe dei *maximum ragionevoli* ed impedire certe *distinzioni ingiuste* che furono assimilate ai casi di estorsione. Furono considerate *distinzioni ingiuste*, un prezzo uguale o più grave, richiesto per trasporto di individui e di merci, per una distanza minore sopra una medesima linea; un prezzo più elevato riscosso per diritti di stazione, su di un punto, in confronto d'un altro; in ultimo un prezzo più forte richiesto ad una persona in confronto ad un'altra. I tribunali però non applicarono queste disposizioni legislative, affermando il potere giudiziario essere il solo competente a statuire su tali questioni, poichè nelle varie concessioni ferroviarie fatte dallo Stato d'Illinese non essendosi il Governo riserbato alcun diritto a questo riguardo dovevasi applicare la legge comune.

Nel primo stadio, che può dirsi l'epoca eroica delle ferrovie, si avevano brevi e numerosi tronchi, senza coordinamento per le lunghe percorrenze, esercitati da molte Compagnie con forti spese e con gravi disturbi per il pubblico. Si vide essere necessario una concentrazione di quelle forze sparpagliate e l'unico mezzo efficace la fusione. I Direttori più intraprendenti vi si dedicarono con successo. Ma queste fusioni avevano pur esse gravi inconvenienti. Formando di molte una sola

(1) Chemins de fer aux États-Unis par H. Blerzy.

società si creavano enti giganteschi che assumevano un grande potere e che facendosi arbitri delle elezioni tendevano a dominare le legislature degli *Stati dell'Unione* (1). In allora si tentò d'impedire la riunione di società rivali, o la formazione di enti troppo colossali ma indarno; le società, celatamente ed apertamente proseguirono a fondersi o ad intendersi sempre, col maggior danno del pubblico. Ad esempio, stabilirono di mettere in comune i proventi dei punti estremi di partenza e di arrivo, sfruttando ciascuna Compagnia liberamente il monopolio dei paesi intermedi, o fissarono un'identica tariffa per le due percorrenze. Quando poi una Compagnia era riluttante alla fusione, la si effettuava coll'acquisto in Borsa della maggior parte delle sue azioni. Ottenuta in tal guisa un artificiale maggioranza nell'Assemblea, le si faceva votare l'unione.

I mezzi con i quali *Vanderbildt, Fisk* e *Gould* s'impadronirono delle linee dell'*Eriè* e di *Albany*, sono troppo noti perchè sia mestieri di qui ricordarli (2).

---

(1) Succede un'elezione. I cittadini accorrono a votare e si recano da varii punti al luogo dell'elezione col mezzo delle strade ferrate. Sono rilasciati dalle Compagnie, per l'andata ed il ritorno, appositi biglietti elettorali; ma su quelli di coloro che vanno a votare per gli amici dei Direttori, vi ha un piccolo segno che giova a farli distinguere dai partigiani dei candidati contrarî. I primi, conosciuti per tal mezzo dagli impiegati, trovano vetture e facilità d'ogni sorta, gli altri spesso arrivano ad urne chiuse. (Discorso Boòth).

(2) La società dell'*Eriè* accorgendosi che *Vanderbildt* comperava le sue azioni, per dominare l'Assemblea e far votare la cessione delle sue ferrovie, ricorse al mezzo molto comune in Inghilterra ed America, dell'*anacquamento del capitale* (stock-watering). Emise cioè illegalmente nuove azioni e da 250,000 le portò sino ad 865,000. — Dovette poi finir con cedere. Per la linea di *Albany* vi

La ferrovia centrale di *Pensilvania* offre un esempio della straordinaria potenza cui possono giungere queste Compagnie. — Nel 1854 essa non possedeva che 350 chilometri di ferrovia *(Harrisburg, Pittsburg)* con un capitale di 88 milioni; nel 1871 in seguito a fusioni dirette od indirette aveva già 6,000 chilometri di ferrovia, 25,000 dipendenti, un capitale di 700 milioni, un profitto lordo di 250 milioni e 63 milioni di prodotto netto; più 80,000 miglia quadrate di terreni in proprietà! Quando in un paese trovansi riuniti in mano di pochi cittadini mezzi così ragguardevoli di forza e di potenza, senza alcun controllo da parte dello Stato, bisogna convenire che i timori per questo nuovo feudalismo sono più che giustificati.

Certo, è bene supporre, che gli uomini ultrapotenti posti alla testa di tali Società, saranno giusti e moderati; ma è anche più probabile che possedendo monopoli giganteschi, influenze formidabili, audacia senza limiti, vogliano, calpestando le leggi, giovarsi del loro potere pei loro interessi personali. E pur troppo negli Stati Uniti gli esempi di questi abusi e prepotenze da parte delle grandi società finanziarie non sono scarsi.

Alcune volte tali abusi riflettono i produttori, favorendosi quelli coi quali i Direttori possono avere par-

---

fu una vera guerra civile e le autorità erano divise fra *Ramsey* e *Fisk*. — *Ramsey* non trovò altra maniera di liberarsi dagli attacchi di *Fisk*, che vendendo la linea ad una potente Compagnia, quella dell'*Hudson*. — *Adams* narra i particolari di questa lotta poco edificante — « Molti Stati nel nostro paese, dice questo scrittore, e segnatamente *Nuova-York*, *Nuova-Jersey*, *Pensilvania* e *Maryland* furono per molti anni inquinati notoriamente dalle corporazioni ferroviarie. » Questo scrittore ritiene incompatibile con la libertà del paese l'esistenza di queste grandi Compagnie ferroviarie.

tecipazioni commerciali; ora risguardano più l'uno che l'altro ramo d'industria, che la convenienza della Compagnia consiglia a favorire o deprimere. — I ribassi ed i rialzi di tariffa giovarono frequentemente ad influenzare le elezioni, a compensare amici, a punire avversari, a rendersi infine sempre più formidabili e potenti. — Gli operai di una miniera di carbone appartenente alla *Pensilvanese Centrale* fanno sciopero profittando degli scarsi depositi della Compagnia, e questa triplica tosto il prezzo per il trasporto del carbone, costringendo tutti gli altri produttori del centro carbonifero a smettere i lavori, ad offrirle il carbone in deposito a basso prezzo, a gettare sulla strada gli operai, creando, con larga offerta di braccia, artificiali concorrenze, e punendo severamente gli scioperanti con forte ribasso di salari.

« I Signori A, B e C sono altrettanti proprietari di « cave di carbon fossile e provvedono Nuova York (1). « Le cave di A. sono le migliori e le più vicine al mer- « cato; pure un giorno A. si avvede con meraviglia, « che i suoi rivali vendono il carbone a più basso « prezzo di quello che egli possa fare e quindi il va- « lore della sua miniera essere diminuito. Fatte le op- « portune ricerche sulla cagione di questo fatto, A. « viene a conoscere che mentre egli paga le *tariffe* « *normali*, i suoi concorrenti B e C godono *prezzi di* « *favore*. A. si lagna col Direttore della Ferrovia: gli « si risponde ch'egli può mandare i suoi carboni a « Nuova York con carri ordinari o a dorso di mulo!...

---

(1) Discorso 12 Agosto 1873, di Newton Boòth Governatore di *San Francisco di California*. (V. Dorn, Aufgaben ecc. pag. 1 e seguenti.)

« Allora A. riflette alla sua posizione e vede che non « v'è altro mezzo: o costrurre una ferrovia per conto « proprio o venire ad accordi coi Signori Direttori. A. « sceglie il più spiccio ed offre ai Direttori della Com- « pagnia un tanto per cento sui proventi della sua mi- « niera... Di tal guisa le Compagnie ferroviarie più « astute, trovano modo di dominare tutte le cave di « carbon fossile, i di cui proprietarî dipendono dalle « loro linee pel trasporto.

« Non contenti ancora, questi Direttori speculano « sulle granaglie; i cereali da essi spediti godono di « una *tariffa affatto speciale* (? !); i vagoni che li portano « sono contrassegnati da una piccola stella azzurra o « rossa, ben conosciuta dagli impiegati della ferrovia. « Gli altri vagoni che contengono i grani dei coltiva- « tori o negozianti, sono lasciati addietro e non giun- « gono mai in tempo al mercato. »

Altri abusi, altre soperchierie...

« Un centro popoloso riceve carbone per mezzo del- « l'unica ferrovia che vi fa capo. I proprietarî di essa « che lo sono pure di cave di carbone, aspettano il mo- « mento opportuno, quando cioè essi hanno in città « grandi depositi e scarseggiano quelli degli altri ne- « gozianti. Allora essi quadruplicano le tariffe; il car- « bone non può più giungere, l'intera città deve prov- « vedersi di carbone dai signori Direttori e pagarlo a « prezzi esorbitanti. »

Questi Direttori di ferrovie che Adams gratifica col nome di *Cormorants* (corvi di mare voracissimi) compiono talora le loro poco gloriose gesta a danno degli azionisti, eseguendo a seconda dei casi palesemente o segretamente aumenti o diminuzioni di capitale, non di rado fittizî o come dicono in America *allungati* (stok-watering), creando debiti talora supposti, attri-

buendo dividendi che fanno parte del capitale o procurati con imprestiti, distribuendo ai favoriti azioni liberate, riserbando ai Direttori oltre agli stipendi lautissimi, larghe mediazioni per approvvigionamenti di carboni, ferri, oli, ecc., fatti alla Compagnia; appalti di costruzioni pattuiti a prezzi elevati e tosto ceduti con beneficio dei Direttori; insomma quella consueta serie di inganni e di intrighi che sono in ogni paese propri delle società anonime, quando sono dirette da persone poco coscienziose, ma che in America prendono proporzioni colossali. Tutto questo è accompagnato non di rado da corruzione di magistrati e di uomini politici per conseguire concessioni o sovvenzioni (1); sempre poi da un agiotaggio sfrenato, da frodi gigantesche architettate da astuti finanzieri a danno degli ingenui.

Agli Stati Uniti la proprietà delle ferrovie è perpetua; l'esagerazione del capitale d'impianto deve condurre di necessità ad un graduale aumento di tariffe, di che le industrie, ed in generale tutta la popolazione, già sentono, e più nell'avvenire sentiranno, un grave danno. Una viva agitazione si è quindi destata fra i proprietari di terre,

---

(1) La ferrovia del Pacifico ebbe dal Congresso dollari 30,000 per miglio. I processi fatti per corruzione in dipendenza di concessioni sono numerosi. Anche attualmente fu iniziato quello del *Texas el Paso* per fatti scandalosi.

Il Blerzy dice: « Il est facile de comprendre ce que doit craindre « une nation chez laquelle les compagnies de chemins de fer, « qu'aucun frein n'arrête, ont su garnir les Assemblées législa- « tives, les tribunaux, les administrations de leurs défenseurs et « de leurs créatures ». *Revue des deux Mondes*, Vol. 98. (1872) pag. 659 Il Cohn cita pure identici casi di prevaricazioni e corruzioni in Inghilterra, dove la riuscita dei *Bills* si guarentiva con laute gratificazioni sopratutto ai membri dei comitati parlamentari. (V. Cohn, Die Entwickelung ecc. pag. 216 ecc.)

costretti in certe località a pagare alle ferrovie il prezzo di *tre bushel*, pel trasporto d'*un bushel di grano* e grandi associazioni di coltivatori si sforzano ora di conseguire con ogni mezzo, ma principalmente con l'intervento dell'autorità politica, il ribasso delle tariffe ferroviarie (1). Oggimai può dirsi che nell'Unione americana non si discute più sulla necessità o no dell'intervento dello Stato in fatto di ferrovie; ma piuttosto sui modi con i quali questa ingerenza possa essere attuata. Il Perrot (2) afferma: « che lo Stato avrebbe nell'America del Nord già comperate tutte le ferrovie, se le fazioni che la perturbano e le momentanee sue difficoltà finanziarie, non avessero sino ad ora impedita una tale operazione (3). »

Da questo rapido cenno sugli inconvenienti gravissimi che un sistema di quasi assoluta libertà apportò nell'Unione americana e sulla attuale tendenza che vi ha in quel paese ad assoggettarla ad un ragionevole freno, si può ragionevolmente dedurne, come anche nei paesi ove l'iniziativa privata più vigorosa poteva far sperare una concorrenza, questa si dimostrò impossibile

---

(1) *Journal des Economistes* vol. 32, (1873) pag. 139 e 143. Si legga il tema svolto nella riunione degli Economisti del 4 ottobre del detto anno, specialmente dai sigg. *Valserres ed Alglave.*

(2) *Die Eisenbahn-reform.*

(3) *Massachussets* venne già varie volte discusso in seno alla Legislatura se l'amministrazione delle ferrovie non dovesse essere tenuta da una Commissione di delegati pubblici invece che di Direttori privati. Si formò intanto da quello Stato una Commissione esecutiva ferroviaria che propose tosto al Governo che acquistasse la linea maestra fra *Boston* e *Fickburg*, e ne assumesse l'esercizio. D'altra parte il Malezieux fa notare come nell'*Illinese* si tenda ad imitare il sistema ferroviario francese. (Annales 1874, pag. 118).

in fatto di ferrovie, e fu sempre più accertato che l'unico mezzo per mettere un limite agli abusi delle compagnie, ovviare ai grandi pericoli di smodate influenze nel campo politico, quello si è di attribuire allo Stato che rappresenta la somma dei generali interessi, un' ingerenza più efficace nell'esercizio delle ferrovie, ed occorrendo, una azione diretta in questo pubblico servizio che corrisponde ad una assoluta necessità sociale.

V.

Politica ferroviaria inglese — Le ferrovie e le Compagnie — Abusi e provvedimenti per reprimerli — I Comitati parlamentari d' inchiesta e le fusioni — Il Joint-Select-Committee del 1872 — La deposizione del Capitano Tyler — L' idea del riscatto da parte dello Stato — Attuale tendenza delle opinioni in Inghilterra.

Ho di già dimostrato, come presso un' altra Nazione nella quale l'iniziativa individuale è vigorosa, l'Inghilterra, si fosse dovuto riconoscere essere il Parlamento incorso in un grave abbaglio fidando sulla concorrenza delle Compagnie ferroviarie; torna ora opportuno chiarire come anche in questo paese il sistema della proprietà e dell'esercizio delle strade ferrate lasciato a mani di Compagnie finanziarie dia luogo ad abusi, inconvenienti e pericoli, ai quali si cerca — sino ad ora con scarso effetto — di porre un qualche riparo.

Accenno rapidamente alle grandi date della legislazione sulle ferrovie in questa culla di un così utile ritrovato. — Nel 1801 concessione della strada di ferro fra Wandsworth e Croydon alla società del *Surrey*. — Nel 1821 concessione a Edoardo Pease malgrado le opposi-

zioni del Duca di Cleveland, di una ferrovia fra *Stokton* e *Darlington*. — Primi saggi della locomotiva di Stephenson sulla ferrovia di Killingworth nel 1822; primo viaggio con la locomotiva a Stokton nel 1825. — Concessione della ferrovia Manchester-Liverpool, nel 1826, malgrado le opposizioni del Duca Bridgewater, e sua apertura nel 1830 colla locomotiva il *Rocket* di Stephenson. — Dal 1826 al 1830 già si era data l'autorizzazione per 28 linee. — Nel 1831 si concede la linea Londra-Birmingham, nel 1834 quella da Londra a Southampton, nel 1835 Londra-Bristol, in totale dal 1831 al 1835 si autorizzarono 49 linee e 29 nel solo 1836. — In detto anno si avevano 1500 chilometri di linee concedute. — Nel 1838 per la prima volta l'amministrazione delle poste si giova delle ferrovie pel trasporto dei dispacci (1).

La legislazione che informava queste concessioni era e per i criteri direttivi, e per la forma, una applicazione di quella che riguardava le strade ed i canali, consentendo ad associazioni o a singoli privati, di costrurre e mantenere *vie di terra* e *d'acqua* e di percepire in correspettivo un determinato pedaggio *(Turnpike)* (2). La stessa prudente riserva del Parlamento Britannico, della revisione dei patti della concessione ad ogni periodo di 21 anno, è la clausola fondamentale dei *Turnpike-Acts* (3).

---

(1) Il servizio postale diede luogo da parte delle Compagnie a pretese esagerate ed a lotte con lo Stato. — Inchiesta del 1867 — Vol. I. App. 364.

(2) V. Shelford's Law of Ralways, fourth edition, London 1869. Vol. I. pag. XXIX e XXX — l'op. già cit. G. Cohn, Englischen Eisenbahn-politik. pag. 1-2 — *Michel Chevalier*. Cours d'Économie politique pag. 329, 330 ecc.

(3) *Cohn*. Op. cit. Die Entwickelung etc.

« Non deve far meraviglia, dice lo Schwabe [1], se ad un'epoca nella quale era impossibile prevedere l'immensa importanza che in seguito raggiunsero le ferrovie, invece di considerarle come una instituzione di pubblica utilità, fossero ritenute dal Parlamento inglese come un'intrapresa commerciale analoga a qualsiasi altra speculazione. » — Errore questo, che taluni vorrebbero nuovamente propagare in Italia dopo che altrove ha di già compiuto la sua parabola.

Nel 1839 il Parlamento costituì il Comitato *Peel* ed in seguito alle proposte dallo stesso formolate emanò nel 1841 una legge che per nuove concessioni richiedeva l'autorizzazione del *Board of Trade*. Nel 1843 si erano conceduti 3847 Chil., dei quali 3277 già in esercizio. Nel 1844 si ha il Comitato *Gladstone* che dopo profondi studî sui nuovi fatti e le nuove quistioni che presentavano le ferrovie, diresse al Parlamento cinque relazioni; in esse, — ed è la prima volta in documenti ufficiali, — già si parla del riscatto della rete ferroviaria da parte dello Stato. In conseguenza degli studî e delle proposte di questo *Committee* venne votato l'Atto 7 e 8 Vittoria Cap. 85, del 9 agosto 1844, il quale costituisce tutt'ora una delle leggi inglesi più importanti in fatto di ferrovie. Essa sancisce la facoltà del riscatto, stabilisce il maximum delle tariffe, e la massima della riduzione delle stesse, quando i proventi di una linea superassero il 10 per 0/0, organizza presso il *Board of Trade* l'ufficio delle strade ferrate con incarico di studiare tutti i nuovi progetti di concessione, ed impone alle Compagnie l'obbligo di far percorrere le loro linee da treni

---

(1) *H. Schwabe*. Op. cit. Etudes sur les Chemins de fer anglais.

aventi vetture a buon mercato, che vennero chiamati *Parliament-trains.*

Nel 1845 cominciano i timori per le frequenti fusioni delle Compagnie; si delineano le diverse idee del Parlamento e del *Board of Trade* in ordine a queste fusioni, e si delibera la soppressione dell'Ufficio sulle ferrovie che esisteva presso questa amministrazione e che venne ripristinato più tardi.

In tre atti detti di *Consolidation*, specie di Capitolati di massima, si fissano le norme generali che si solevano ripetere in tutte le concessioni, e risguardanti il capitale, gli imprestiti, l'amministrazione delle società *(Companies clauses act)*; le regole concernenti le espropriazioni e le indennità (*Land clauses act*); e quelle che concernono la costruzione delle linee ed il loro esercizio (*Railway clauses act*).

Dal 1845 comincia il periodo di manía per la costruzione delle ferrovie e di agiotaggio sulle azioni di queste intraprese. Nel 1846 si presentavano al Parlamento domande di nuove linee da 1263 compagnie, per un valore di 14,075,000,000 Franchi; di guisa che per esaminarle si dovettero nominare sessantaquattro Comitati parlamentari che tennero 867 adunanze. Intanto in quell'anno la congiunzione di due linee a Gloucester palesò l'imprevidenza del non aver determinata per tutte le ferrovie una istessa larghezza, quindi il *Gauge act* che la fissa ad 1 m. 43.

Si nomina il Comitato *Russel*, con incarico di studiare la questione dei mezzi di trasporto. In seguito ai rapporti da questo presentati, si costituisce una Commissione suprema per le ferrovie, che presentò nel 1847 un completo Codice ferroviario. Ma il Parlamento non l'adottò; la Commissione si sciolse ed il *Board of Trade* venne nuovamente investito dei poteri che aveva prima

in fatto di ferrovie [1]. Nel 1850 vien approvata dal Parlamento la *Railway clearing house*, istituzione utilissima, la quale tenendo conto del passaggio dei vagoni delle varie Compagnie ferroviarie sulle diverse linee, fissa le modalità per le restituzioni e liquida gli indennizzi reciproci ed una folla di altre complicate particolarità di servizio che insorgevano fra le varie Società, in conseguenza della loro moltiplicità.

Nel periodo 1848-58 si accentua la reazione nelle illusioni ferroviarie; i dividendi delle diverse compagnie diminuiscono per la moltiplicità delle linee, per il logorio del materiale fisso o ruotante, non ben calcolato nelle quote annue di ammortizzo, per l'adozione di più brevi tracciati che rendono presso che inutili alcuni altri. Un documento parlamentare [2] constatò che il capitale di 23 grandi Compagnie che ascendeva in allora a L. 957,664,744 effettivamente versate, nel 1845 valeva L. 1,516,913,298, cioè un maggior valore di L. 559,246,554; nel 1852 il capitale versato di queste Compagnie era di L. 2,332,907,751 che valeva al corso di borsa L. 1,986,776,858 e quindi si aveva nella differenza del prezzo una perdita di L. 351,430,893.

La crisi fu intensa, gravissimi i danni e la speculazione si ritirò dal campo ferroviario.

Però le quistioni economiche in ordine al regime delle ferrovie si andavano facendo più ardenti che mai. L'abuso dell'individualismo in ordine a questo possente strumento che ha tante attinenze sociali, fece nascere

---

(1) Coloro che rimproverarono al Governo italiano contraddizioni e disformità di opinioni, veggano quante volte il Governo Inglese è rinvenuto sulle sue deliberazioni!

(2) Relazione del Comitato del 1853.

opinioni contrarie, e molti cominciarono ad affermare essere il sistema delle ferrovie private, contrario all'utile pubblico. (1)

Gli oratori che presero parte alle discussioni della Camera dei Comuni nell' anno 1836, relativamente alle periodiche revisioni di tariffe, avevano cercato a bello studio di evitare il quesito, se lo Stato dovesse o no riscattare le ferrovie e assumere l' esercizio, sperando buoni effetti de un sistema di ferrovie private, seriamente controllate dall' autorità. Cionondimeno già sin dal 1839, erano state espresse da persone competenti delle opinioni, per cui si riteneva migliore l'indirizzo adottato in Belgio dal re Leopoldo, di un sistema di ferrovie appartenenti allo Stato.

Rawson (2) confrontando il sistema belga con quello seguito in Inghilterra, ritiene in modo assoluto di gran lunga il primo preferibile. Nell'*Edimbourg Review* (3) criticando tutto l'ordinamento delle ferrovie inglesi, si deplorava più in modo speciale quello delle ferrovie irlandesi. In quell'isola i capitali privati avevano intrapreso la costruzione delle ferrovie più rimuneratrici, senza preoccuparsi di coordinarle ad un concetto di sistemazione generale (4). Anche nella rimanente parte del Regno Unito il difetto d'un piano preventivo di sistemazione aveva cagionato maggiori lunghezze di linee spesso inutili, quindi un rincaro di tariffe. Confrontando i prezzi per la classe più bassa dei viaggiatori in Inghilterra e nel Belgio, se ne deduceva che nella

---

(1) *Cohn.* Die Entvickelung, etc. pag. 68.
(2) *Journal of Statistical Society* 1839. Vol. II. pag. 62.
(3) Aprile 1839, pag. 179.
(4) V. *Schwabe* op. cit. pag. 12 e 13.

prima si pagava tre o quattro volte più che non nel secondo. La Rivista Edimburghese citata conchiudeva dicendo: « così si dimostra vera la massima che l'esperienza conferma, dover lo Stato assumere direttamente la costruzione delle ferrovie, opera dalla cui regolare esecuzione dipende in alta misura il benessere dei popoli, e di cui dev' essere scopo precipuo non la grandezza di pochi, ma il bene di tutti. »

Il movimento nelle idee a riguardo delle ferrovie di Stato si fa più spiccato dal 1842 al 1844. Due scritti specialmente destarono in quell'epoca vivaci polemiche, contrasti e simpatie, come sogliono sempre le grandi questioni.

L'uno « *Railways, their uses and management* » (1) annoverava i grandi vantaggi che avrebbe conseguito l'Inghilterra, se lo Stato avvece di far concessioni alle società private, avesse direttamente assunta la costruzione delle ferrovie per proprio conto. Ciò si avrebbe dovuto fare secondo l'Autore di questo scritto, con un prestito al 3 0/0; operazione con la quale si sarebbe ottenuto un grosso guadagno a pro della finanza, meglio provvedendo al bene del pubblico.

Sin qui le opinioni si limitavano a riconoscere preferibile il sistema della costruzione delle ferrovie per mezzo dello Stato, la convenienza che egli ne avesse la *proprietà*, e non si osava ancora apertamente affermare essere conforme all'utile pubblico che esso ne assumesse l'*esercizio*.

Ma nel secondo scritto « *Railway Reform, its expediency and practicability considered* » (2) che fu poi ri-

---

(1) London, Pelham Richardson 1842.

(2) London, 1843, (1ª edizione), 1844 (3ª edizione).

conosciuto opera di *William Galt*, si svolgono concetti ben più arditi. In esso si propone l'acquisto di tutte le ferrovie inglesi ed il loro esercizio, assunto direttamente da parte dello Stato nell'interesse generale delle popolazioni. Ad ogni pagina di quello scritto, l'autore cerca dimostrare, con tutto l'ardore d'una profonda convinzione, come fosse impossibile, senza l'acquisto da parte del governo, portare un radicale mutamento nell'erroneo e dannoso sistema delle ferrovie inglesi, poichè i mali e gli abusi che in esso si riscontravano, erano conseguenza logica del sistema stesso e ad esso inerenti; rileva che le tariffe inglesi erano enormi paragonate ai prodotti ottenuti e confrontate con le ferrovie del continente; che in fine è sommamente dannoso e pericoloso per i più gravi interessi di una nazione, accordare il monopolio delle ferrovie a società di azionisti, le quali non hanno altro scopo tranne quello dei più lauti guadagni, poco importa poi se questi coincidano o sieno in contrasto al vero utile pubblico. *Galt* propone quindi che il governo acquisti tutte le ferrovie inglesi, dando agli azionisti tanto consolidato 3 0/0, quanto corrisponde al prezzo plateale delle azioni; intraprenda la riforma delle tariffe, modificandole e coordinandole su basi identiche per tutto il territorio ed assuma l'esercizio di tutte le ferrovie nell'interesse dell'intera nazione.

Innanzi al *Select Committee* nominato dal Parlamento inglese nel 1844 e presieduto da *Gladstone*, le diverse opinioni delle persone interrogate cozzarono fieramente, ma fu somma sorpresa vedere come eziandio Direttori di Compagnie ferroviarie riconoscessero i grandi vantaggi delle ferrovie esercitate dello Stato.

Alcuni come *Saunders*, Segretario della *Great Western*, non riconoscono nello Stato nè il diritto di con-

cedere linee di concorrenza nè quello di controllo, e dicono che questi sono atti di mera violenza [1]. Dall'altra parte *Glynn*, presidente della ferrovia *London-Birmingham* si chiarisce favorevole alle ferrovie di Stato ed esclama: « Il popolo ha tanto diritto alle strade del paese come alla luce del cielo » [2]. Il capitano *Laws* crede utile che il Governo acquisti tutte le ferrovie in base ai profitti degli ultimi tre anni, dando alle compagnie tanta rendita. *Galt* riassumendo i vantaggi delle proposte da esso fatte, dimostrò al comitato, come riunendo proprietà ed esercizio nelle mani dello Stato, si sarebbe ottenuto un grande risparmio di spese con unica amministrazione, e mentre l'utile delle Compagnie si è di avere pochi viaggiatori ad alti prezzi, quello dello Stato si è di averne molti a prezzi ridotti; essere, quello da esso proposto, l'unico mezzo per raggiungere la uniformità delle tariffe e per poter effettuare l'applicazione delle idee di *Rowland-Hill* relative alla posta, anche ai trasporti ferroviari, e cioè di non tassare le merci con ragguaglio assolutamente proporzionale alle distanze.

Preziosa è la dichiarazione che il *Glynn* fece in questa circostanza relativamente alle società a fondi riuniti, che corrispondono alle nostre anonime. « Io ho avuto che fare, egli disse, per tutta la mia vita con Società per azioni, e so per esperienza, che nessuno può avere in esse fiducia. Non è bene lasciare a queste società, completa libertà d'azione, poichè quand'anco da parte del pubblico si abbiano seri motivi di lagnanza ed ottime ragioni, ed un privato abbia la legge dalla

(1) *Cohn*, Die Entwickelung ecc. pag. 123.
(2) *Cohn*, id., pag. 134.

propria parte, non si può mai far nulla contro di esse, avendo le grandi società sempre il modo di non curare le prescrizioni delle leggi e di lasciare correre le lagnanze senza farvi ragione. » (1).

Quanto all'obbietto di coloro che negavano al Parlamento il diritto di intervenire, per migliorare quel miserando stato di cose, vittoriosamente si rispose da giureconsulti, che non solo questo diritto gli competeva in forza del principio *ne quid detrimenti*, ma eziandio perchè le ferrovie furono opera del Parlamento e *concedute per utile pubblico* ed esso doveva intervenire se l'ente a cui erasi fatta la concessione condizionata ne abusa e contrasta alla pubblica utilità (2).

Come ho detto altrove, le fusioni delle varie Compagnie atterrivano il Parlamento; ma la necessità di servizi meno interrotti, con minori trasbordi e più economici, le esigevano, facendo a poco a poco comprendere come in questo ramo, l'ideale è *l'unità* e la *concentrazione*, non la *molteplicità* e la *dispersione* delle forze direttive. Il comitato *Cardwell*, costituito nel 1853, finiva con dire nella sua relazione: « gli inconvenienti di alcune di queste fusioni sono evidenti, ma non è così facile trovare il modo di impedirle; altre invece sono assolutamente necessarie (3). » Quindi le fusioni proseguivano. La *London and North Western*, possiede og-

---

(1) *Cohn*, id., pag. 133.

(2) « . . . . not only in virtue of sovereign authority of Parliament to take care, *ne quid detriments*, but because the Railway are the creatures of Parliament and established (as the preamble of every these one of these Acts records) for the benefit of the public. » — Railway legislation, Quarterly Review 1844, pag. 224.

(3) Parliamentary Papers 1852-53, vol. XXXVIII.

gidi un capitale di 1,860 milioni di lire, un provento lordo di 221 milioni ed una rete di 2566 Chilometri, fatti che il Parlamento, dieci anni or sono, non avrebbe mai creduti possibili e ritenuti sommamente pericolosi. Altre Compagnie tendono a conseguire un uguale importanza ad esercitare una indebita influenza anche nel campo della politica e porsi al di sopra della legge, non mirando al postutto, che all'utile proprio.

Un atto del 1854 (1) ha obbligato tutte le Compagnie ad accordare a ciascun individuo, identiche facilitazioni escludendo preferenze e favori; ma le società badano poco a queste disposizioni; esse non pubblicano le loro tariffe; fanno i prezzi che credono meglio secondo le varie persone, ed il privato non osa intentare le liti che essendo costosissime lo rovinerebbero prima che egli riuscisse ad ottenere una sentenza (2).

Anzi in Inghilterra i Tribunali riconobbero lecito il fatto di una Compagnia ferroviaria, la quale aveva obbligato tutti i proprietari di miniere di una regione carbonifera a consegnare *per un prezzo fisso* ad un suo agente, i loro carboni; essa ed il suo agente speculavano poi su questa merce. Un negoziante presentò a questa Compagnia una quantità di carboni perchè fossero trasferiti ad un dato punto; la Compagnia si rifiutò dicendo « che tale trasporto era contro i propri interessi. » La Corte dei *plaids commons* dichiarò che non si può forzare una Compagnia a fare ciò che è contrario al suo tornaconto (3). Nel 1858 incominciarono i congressi dei

---

(1) 17 e 18 Vittoria Act. ch. ch. XXXI.

(2) Solo nel 1876 si cominciò a pubblicare qualche tariffa di Società inglese: esse però sono frequentemente mutate.

(3) Royal Commission on Railways 1867. All. F.

Presidenti delle Compagnie ferroviarie che si radunano per stabilire norme d'interesse comune le quali non di rado riescono a carico del pubblico. Infatti nel 1861 troviamo portata innanzi al Parlamento la questione delle *spese accessorie*, con le quali le Compagnie superando i limiti delle tariffe aggravavano in modo indiretto i trasporti. Nel 1865 le questioni ferroviarie erano così numerose che si dovette nominare una nuova Commissione che presieduta dal duca di *Devonshire*, ne esaminò un gran numero, ed espose le sue idee in quattro grossi volumi presentati nel 1867, senza che però si adottassero provvedimenti di qualche rilievo. Nuove e più vive lagnanze da parte del pubblico, indussero nel 1871 alla formazione di un *select Committee*, costituito di membri delle due Camere e presieduto da Mr. *C. Fortescue*, Comitato che procedette all'inchiesta che già altre volte ebbi occasione di citare.

I fatti constatati, le opinioni autorevoli espresse ad occasione di quest'inchiesta, dimostrarono che dopo gli Stati Uniti, l'Inghilterra è la Nazione che abbia maggiori molestie dall'organismo delle sue ferrovie (e lo dimostrano le tante inchieste in così breve tratto di tempo eseguite) e come si senta la necessità di porre rimedio ad uno stato di cose che da oltre 40 anni la perturba (2).

Io credo utile riferire alcuni di questi fatti ed esporre

---

(2) Dinanzi al *Committee* del 1853, il Presidente del *Great Western* diceva ad uno dei membri: Lasciate una volta in pace le compagnie chè tutto sarà pel meglio; ma si udì tosto rispondere: Come possiamo lasciarvi in pace, se voi ce la togliete? *Cosgrove*, direttore della ditta *Bass and Co.*, chiedeva dinanzi al Comitato del 1863 un serio controllo dello Stato sulle ferrovie, le quali comandavano in luogo di obbedire (they are in fact our masters, instead of being our servants).

opinioni, le quali proveranno come, anche nel paese delle possenti iniziative individuali, dove l'esperimento del sistema dell'esercizio per opera delle compagnie fu fatto su di una proporzione amplissima, dove la tradizione e le norme di politica interna vogliono che lo Stato abbia la minor possibile ingerenza, si riconosca vivamente da tutti la necessità di addivenire a provvedimenti (che pure in Inghilterra, per le contrarie secolari tradizioni, ripugnano più che presso qualunque altra nazione) i quali affermino efficacemente nell'interesse del pubblico, il diritto di tutela che compete allo Stato; e come anche in quel paese, autorevoli persone opinano, che il Governo farebbe cosa ottima riscattando ed esercitando egli stesso tutte le ferrovie.

Come circostanza preliminare di fatto, risultò da questa inchiesta che dal 31 dicembre 1858 al 31 dicembre 1870, la lunghezza delle ferrovie del Regno-Unito la quale era:

NELL'ANNO 1858	NELL'ANNO 1870
di 9542 miglia	salì a 15537 miglia
(pari a 15,363 Kilom.)	(pari a 25,015 Kilom.)

ossia ebbe in undici anni un aumento del 63 0/0.

Il capitale impiegato in azioni, obbligazioni e prestiti di ferrovie era:

NELL'ANNO 1858 DI	NELL'ANNO 1870 DI
325,375,507 lire st.	529,908,673 lire st.
pari a 8,215,731,552 lire,	pari a 13,880,193,994 lire (1).

(1) Al 31 dicembre 1874 la lunghezza delle ferrovie inglesi era di 16,449 miglia (da metri 1609,34) dei quali 8749 a due o più bi-

Una delle deposizioni che produssero maggior sensazione fu quella del capitano *Henry Whatley Tyler*, da 19 anni Ispettore del *Board of Trade*, e che ha in materia di ferrovie un' incontestabile esperienza. Stralcio alcuni tratti delle sue risposte, che hanno maggiore attinenza al presente argomento, perchè ritengo che da esse si possano ricavare utili insegnamenti (1).

« Io credo, dice il *Tyler*, che il paese finirà con trovarsi nelle mani di poche Compagnie esercenti, le quali si combineranno insieme e formeranno un grande monopolio delle strade ferrate dell' intero regno. Dovrà allora sorgere la quistione se è lo Stato che deve governare le ferrovie, o se le ferrovie debbano governare lo Stato (whether the State shall manage, or whether the railways shall manage the State). (2). . . . Io sono convinto, prosegue il Tyler, che se le Compagnie di strade ferrate si riuniranno, come presto o tardi deve accadere, in pochi grandi nuclei, i quali a loro volta s'accorderanno fra loro, la influenza politica del

---

narii e 7700 ad un solo. Il costo delle linee fu di lire italiane 15,248,000,000, pari a lire 925,950 a miglio, e questo capitale fu acquistato al 4,14 0/0 d'interesse. Il prodotto netto annuo ammonta al 44 0/0 dell'introito lordo ossia a lire 631,000,000 (38,350 per miglio), mentre le spese d'esercizio (56 0/0) raggiungono la somma di lire 791,000,000 (48,125 per miglio). Le lire italiane 1,422.000,000 d'introito lordo annuo vanno ripartite in 2,62000,000, dovute al movimento-viaggiatori e 800,000,000 dovute a quello delle merci.

Il materiale mobile è complessivamente di 11,935 locomotive e 379,900 carri, che nel 1874 eseguirono un percorso complessivo di miglia 200,484,000. Il movimento è stato nel 1872 di numero 477,840,000 viaggiatori (non compresi 470,000 abbuonati) e di tonnellate 188,539,000.

(1) Minutes of evidence taken before the select Committee on Railways Companies amalgamation. — Seduta del 24 giugno 1872.

(2) Pag. 664.

monopolio delle strade ferrate sarà un male assai più grande di quello che nol sarebbe l'influenza politica esercitata dal Governo che fosse divenuto proprietario di tutte le ferrovie [1]. »

Altrove il Presidente chiede al Capitano Tyler:

D. Con le vostre deposizioni, mi cercate dimostrare che nelle ferrovie dello Stato, si avrà la tendenza a promuovere l'interesse generale (*the public convenience*), mentre nel caso di un grande monopolio di Compagnie ferroviarie la tendenza sarà soltanto diretta a far aumentare i dividendi?

R. Senz'alcun dubbio; lo scopo naturale e proprio di una Compagnia ferroviaria, collegato colle ragioni della propria esistenza, si è di portare il maggior aumento nel dividendo a favore dei propri azionisti [2].

Ed altrove:

D. Che cosa intendete, quando accennate al pericolo che le Compagnie possano dominare lo Stato?

R. Si è veduto in America come alcune Compagnie di ferrovie hanno dominato (*controlled*) certi Stati dell'Unione. Naturalmente io non posso sapere se in Inghilterra possiamo finire così male come là, ma quando io parlo di ferrovie governanti (*managing*) lo Stato, intendo alludere alla possibilità che le società ferroviarie vengano ad avere immenso potere ed influenza sullo Stato (*enormous power and influence on the State*); cosa naturale quando si pensi come possano essere concentrate in poche ed anche in una sola mano.

D. In che modo intendete che possa esercitarsi questa influenza sullo Stato?

---

(1) Pag. 668. — Per le corruzioni parlamentari in tema di ferrovie in Inghilterra vedasi l'opera di Herbert Spence: *Railway moral and policy*, Londra 1855.

(2) Pag. 675.

R. Per esempio, le Compagnie potrebbero influire decisivamente sulle elezioni; esse sarebbero capaci di mutare il Governo; e difficilmente io veggo entro quali limiti potrebbe essere contenuta questa influenza.

D. E voi, prosegue a chiedergli il Presidente, opinate che nessun sistema di regolamento e di superiore revisione di tariffe o controllo dell'esercizio delle strade ferrate da parte dello Stato, sarebbe di sufficiente protezione pel pubblico, contro le Compagnie ferroviarie? (1).

R. No; io penso che voi non potrete organizzare veruna Direzione o istituire alcun Commissariato così efficacemente da risolvere in modo soddisfacente tale quistione, fino a tanto che le ferrovie sono nelle mani delle grandi Compagnie, poichè voi creerete un dualismo ibrido, una amministrazione interna controllata da una amministrazione esterna; questi due enti non potranno coesistere e uno dei due dovrà cadere. Ciò accadrà sempre finchè private Compagnie possederanno ed eserciteranno strade ferrate *ed ogni tentativo di intromissione dall'esterno deve fallire.* Esse, com'è naturale, lavorano per l'interesse, e se voi vi arrogate di regolare le loro tariffe, esse vi risponderanno come qui *Mr. Cawkwell* (Amministratore da 31 anni del London and North Weste Railway e del Lancashire and Yorkshire Railway, interrogato nella seduta del 7 Marzo del 1872) « riducete pure se vi pare le vostre tariffe, purchè ci assicuriate il nostro dividendo del 10 0/0. » Questa garanzia del 10 0/0 di dividendo, corrispondente ad un acquisto fatto a tal prezzo, sarebbe la peggior forma di garanzia, perchè acquistereste le ferrovie nel mentre ne lascieresteste l'esercizio nelle mani delle Compagnie.

---

(1) Pag. 680 e seguenti.

D. Voi saprete che molti dei fautori della proprietà delle ferrovie da parte dello Stato, sono contrari all'idea di affidargliene l'esercizio, e sono invece favorevoli al sistema di dare in affitto la ferrovia per un dato tempo sotto rigide condizioni; questo non mi pare che sia nelle vostre vedute?

R. No; io opino che se si comperassero dallo Stato le ferrovie e dopo se ne concedesse l'esercizio a Compagnie private, se ne otterrebbe più male che bene. In tal caso sarebbe meglio lasciar le ferrovie come si trovano, perchè una Compagnia ferroviaria proprietaria ha un continuo interesse a migliorare l'organismo che possiede, in vista di un sempre più grande profitto, e di un permanente beneficio, prima per essa e quindi pel pubblico. Invece se acquistate l'intera rete delle ferrovie e poi ne concedete il temporaneo esercizio alle società, ponete tutto il sistema nelle mani d'una Compagnia che non attende da esso un *permanente* beneficio, ma il cui intento quello deve essere di ricavarne il maggior profitto *temporaneo.* Ciò finirà con produrre un continuo conflitto, fra lo Stato, le società esercenti ed il pubblico, ed un danno per tutti. »

A compimento delle sue idee, come si vede abbastanza nette e precise, il capitano *Tyler* presentava un rapporto che è pubblicato in appendice nel libro azzurro dell' inchieste, a pag. 823.

Anche da questo interessante documento tolgo alcuni tratti, nei quali praticamente si risolvono molti importanti quesiti.

Per esempio, là dove ragionando dei *Railways monopolies* viene a parlare della limitazione delle tariffe imposte dallo Stato alle Compagnie, limitazione che molti credono un mezzo di grande efficacia, egli dice (pagina 829): « Il tentativo di limitare i prezzi delle tariffe

col principio di fissare un *maximum*, si è fin qui dimostrato e probabilmente si chiarirà sempre inefficace, per la semplice ragione che i Comitati parlamentari e le autorità dalle quali si dovrebbero assegnare tali limiti, non sono in caso di giudicare delle probabilità di concorrenza, di aumenti nel traffico, della facilità ed economia d'esercizio e dell'alterazione nelle relazioni e delle condizioni commerciali, cose tutte che possono soltanto conoscersi dopo un'esperienza di parecchi anni. Un mezzo per ovviare a queste difficoltà, quello sarebbe di sottoporre le Compagnie che chiedono fusioni, all'obbligo di periodiche revisioni delle loro tariffe, sia da parte del Parlamento o di una Direzione generale presso il Ministero o di un ente speciale a ciò delegato. — Un altro mezzo sarebbe di stabilire, che laddove sorgano reclami da parte del pubblico, in ordine alle tariffe delle Compagnie riunite, si facessero inchieste e si deliberasse sul modo migliore per darvi soddisfazione. Laddove però questi principî di controllo fossero adottati, sarebbe difficile limitarli soltanto ai reclami risguardanti le tariffe.

« Giustamente si chiederebbe perchè non si dovrebbero estendere tali norme, anche alle altre materie ferroviarie che interessano così fortemente il pubblico, come ad esempio, il numero dei treni; il tempo delle corse, la loro velocità, le stazioni di fermata, la coincidenza, ecc. — Finchè avrà vigore il sistema presente di un esercizio diretto soltanto allo scopo di portare un profitto agli azionisti, ogni intervento dall'esterno nei particolari dell'esercizio, può far temere una eventuale diminuzione dei profitti ed in allora la diminuzione del dividendo sarà da tutti attribuita a questo intervento dello Stato. Di più se questo fosse continuo o periodico non può non riuscir *vessatorio*. Quindi il servizio pub-

blico soffrirebbe più dalla mancanza di unità nell'esercizio, di quello che non guadagnerebbe da ingerenza governativa ».

Più in là, ove si fa a confrontare l'interesse delle compagnie ferroviarie e quello del pubblico, il *Tyler* scrive: « L'intento che nell' esercizio si propone una compagnia (entro certi limiti e nelle ordinarie circostanze) si è di portare le tariffe a quelle cifre, le quali producano il maggior dividendo possibile. L'obbiettivo dell'esercizio da parte dello Stato sarebbe invece di ridurle al minimo, evitando perdite colla realizzazione soltanto di un moderato guadagno. Non può essere posto in dubbio, che, coll' esercizio da parte dello Stato un buono e ragionevole profitto sarebbe ottenuto colle riduzioni dei prezzi e col conseguente aumento nel traffico, il che sarebbe d'incalcolabile beneficio per tutto il paese.... Invece quando l'esercizio è affidato a potenti Compagnie diventa sempre più difficile l'istituire un serio ed effettivo controllo nell'interesse del pubblico. La intromissione governativa in ogni particolare del servizio esigerebbe nientemeno, che all' amministrazione delle compagnie se ne sovrapponesse un'altra, da parte dello Stato. »

Il *Tyler* conchiude dicendo: « Ove si voglia considerar la quistione sotto tutti gli aspetti, colla guida dell'esperienza passata e colla persuasione che l' esecuzione di un contratto non può essere seriamente controllata senza una particolareggiata intromissione del Governo nell'esercizio ferroviario, la scelta fra i due differenti metodi è facilmente additata. Il dualismo d'amministrazione sarebbe letale e distruttivo e condurrebbe a difficoltà e malcontenti gravissimi; perciò questo monopolio ferroviario deve essere, o amministrato dallo Stato nell'interesse generale dei cittadini, o liberamente

esercitato dai Direttori delle Compagnie, riunite nel solo interesse degli azionisti. . . . . L'amministrazione delle Compagnie in passato spesso fu disastrosa, frequentemente inefficace, costantemente tendente ad avvantaggiare i loro affari, soventi volte disonesti. Io credo invece che l' amministrazione delle ferrovie per parte dello Stato, condotta abilmente, e conscienziosamente, sarebbe più economica ed efficace, e non avendo altro scopo tranne quello del bene generale, riuscirebbe di grande utilità per tutti.

« L'unità di amministrazione nelle mani dello Stato sarebbe d'enorme profitto (*enormous advantage*) pel paese riguardo all'economia e facilità di comunicazioni, se ne ricaverebbero inoltre vantaggi indiretti notevoli in relazione al servizio postale ed al servizio di ambulanza e di trasporto delle truppe; nonchè per l'impiego ed esercizio di una parte delle truppe medesime nel servizio ferroviario. »

Il *Tyler* non è il solo a chiedere una maggiore unità ed un concentramento nei servizi ferroviarî. — È questo un bisogno sentito dalle stesse Compagnie, ed alcuni Direttori di queste fecero spiccare la necessità di darvi soddisfazione. Dinanzi al Comitato, il Presidente della *Midland Railway Company*, *Mr. Phill. Price* disse: « . . . . . noi siamo in uno stato di confusione e da questo *caos* vorrei poterne cavare un *cosmos* (*I want to get cosmos out of chaos*) e ciò si può e si deve ottenere con una bene intesa centralizzazione. Il Parlamento deve permettere quelle fusioni che tendono alla miglior uniformità del sistema *and therefore greater convenience and accomodation to the public* (1). »

---

(1) Minut of. Evid. 1872 pag. 365. — Franqueville indica sei modi diversi per fare fusioni (Vol. II, pag. 47).

E così pure Sir *James Lumsden* presidente della *Glasgow and South-Western Railway Company*, insistè sulla convenienza di avere una sola amministrazione ferroviaria nella Scozia in luogo delle molte che vi si trovavano e che erano cagione di complicazioni e conflitti nelle Stazioni di congiunzione. Egli accenna a 48 petizioni dirette al Parlamento da ogni ordine di cittadini che chiedevano la fusione di tutte le linee, sottoponendosi piuttosto ai capricci d'una sola società, purchè almeno si avesse l'unità di servizio tanto desiderata dal commercio (1).

Dinanzi alla Commissione del 1865 ed ai Comitati che le succedettero, furono concordi le lagnanze dei testimonî circa la triste condizione in cui, sotto aspetto del frazionamento, si trovavano le ferrovie in Irlanda. Mr. *William Bence Jones* riferiva che nel West Cork vi erano 123 chilometri di ferrovia divisi fra 5 Compagnie indipendenti. Ciascuna procurava di ottenere un buon dividendo, senza curarsi di estendere e coordinare le proprie alle altrui linee. Egli deplorava la mancanza di un controllo governativo sulle Compagnie per obbligarle a cooperare al progresso ed al bene del paese incoraggiandone il traffico. Le Compagnie irlandesi avevano inoltre un materiale mobile scarsissimo. La *West Cork line* con quasi 30 chilometri di sviluppo non aveva che una sola locomotiva, e questa ancora non in proprietà, ma presa a nolo. (*Unfortunately the West Cork possesses but one engine and that is hired!*) I negozianti, aggiungeva il signor Bence, non possono soddisfare ai loro impegni e le merci giacciono nelle stazioni, inoperose. Se però mancavano macchine e carri, per con-

(1) Minut of Evid. 1872, pag. 577.

trapposto era copiosissimo il numero dei consiglieri di amministrazione (40 per la sola *West Cork* su 28 chilometri!), dei Direttori, degli ingegneri Capi, dei Segretarî e d'ogni altra specie di funzionari [1].

Il signor *Parsloe* in un articolo intitolato *Railway fares and bills*, e pubblicato nella *Fornightly Review* [2], dopo aver esposto quali sarebbero le più necessarie riforme pel trasporto delle persone a delle merci sulle ferrovie inglesi, riconosce la necessità dell'intervento legislativo, e, constatata la sua attuale inefficacia, conchiude dicendo che l'esercizio delle ferrovie assunto dallo Stato apporterebbe vantaggi incalcolabili specialmente in tutto quanto riguarda i prezzi di trasporto « Coloro, egli dice, che la pratica ha famigliarizzato con le particolarità del servizio ferroviario sotto l'attuale regime, sono in grado di farsi un'idea delle grandi economie che si potrebbero effettuare sulle spese di esercizio se tutte le Compagnie si fondessero in un unico ente; essi soli potrebbero dire i cospicui vantaggi che il pubblico otterrebbe dalla soppressione degli interessi rivali che oggidì si oppongono alla libertà dei transiti. Si è parlato della grande influenza che le Compagnie ferroviarie esercitano sullo Stato. Ebbene non restano che due vie: o rassegnarvisi, o consentire che lo Stato eserciti le ferrovie ».

La quistione dell'unità di servizio e del suo accentramento, è davvero, e non soltanto in Inghilterra,

---

(1) V. Minutes of Evidence del Joint Select Committee of 1872, pag. 457-461 ecc. Questo fatto si ripete in molte ferrovie di società le quali se non danno un centesimo agli azionisti, pagano largamente i loro amministratori. Magra consolazione per gli azionisti!

(2) Luglio 1875.

una delle questioni che più seriamente s'impongono ai Governi. — Viaggiatori e proprietari di merci hanno mestieri che si evitino le interruzioni e i trasbordi e che il trasferimento si possa effettuare nelle stesse vantaggiose condizioni anche per le più lunghe distanze. Anzi il professore *Cohn*, nella più volte citata sua opera (1), riconosce che la necessità di unità e di regolarità nel servizio, non si limita al territorio dello Stato, e che da molti perciò si vorrebbero estender questi vantaggi a tutti i paesi civili, assicurandoli con apposite convenzioni internazionali, come già si è fatto per i telegrafi e le poste. Questo scrittore dice che merita sotto questo aspetto di essere preso in considerazione il progetto del sig. *Mulvany*, già funzionario dei Lavori Pubblici in Irlanda, per una generale sistemazione internazionale delle ferrovie (2).

Se quindi, come si vede, la naturale tendenza del servizio ferroviario, così per l' economia dell' esercizio, come pel vantaggio del pubblico e delle Compagnie, si è di giungere all'unità ed all'accentramento, invano il Parlamento britannico cerca di rendere più lente, rare e difficili le fusioni, nell' intento poco pratico di conservare un'apparenza di concorrenza, la quale giustamente venne da un membro della Camera dei Comuni qualificata un mero sogno. (3)

Anche lo stesso Comitato del 1872, nel suo rapporto

---

(1) Zur Beurtheilung ecc.

(2) Projectirter internationaler Verkehr in Nord - und Ost - Europe von W. T. Mulvany (Düsseldorf 1873).

(3) . . . . . I apprehend that it is quite a dream to suppose that any competing trunk lines will be formed in England, ... at least for many years to come. (Evid. of. Mr. Waller Morrison Member of the House of Commons - Min. of. evid 1872 pag. 323).

al Parlamento riconosce che vi sono casi nei quali le fusioni debbono essere incoraggiate, mentre non trova alcun mezzo abbastanza positivo per impedire quelle che mirano ad accrescere sempre più la potenza delle Compagnie. « Il Comitato, così il testo del rapporto, pensa che vi sieno casi talmente gravi di vaste fusioni da ritenersi di dubbia convenienza per l'interesse generale; ma d'altra parte sono anche frequenti nel Regno Unito i casi nei quali una fusione è desiderabile e dev' essere incoraggiata. Riguardo ai primi sarebbe stato utile che si fossero potuti stabilire certi limiti entro i quali le fusioni fossero da permettersi ed oltre i quali dovessero proibirsi (1).

In ultimo per quanto riguarda il riscatto e l'esercizio delle ferrovie per parte dello Stato, il Comitato così si esprime: « Una quistione ancor più grave, che deve essere ricordata, fu sollevata, ed è se il moltiplicarsi delle fusioni tra le Compagnie delle strade ferrate, non possa, col tempo, condurre alla formazione di pochi enti così grandi e così potenti, da render necessario, politicamente, se non commercialmente parlando, un mutamento radicale nelle presenti relazioni tra le Compagnie di strade ferrate e lo Stato. Tale condizione di cose può certo verificarsi, e l'unico rimedio suggerito per quanto risulta dalle deposizioni raccolte dal Comitato, si è quello del riscatto e dell'esercizio delle strade ferrate per parte del Governo (2). »

Altre leggi in seguito a questa inchiesta si pubblicarono in Inghilterra per obbligare le Compagnie a com-

---

(1) Rapp. Pag. XIII. Ma questi limiti ipotetici pare che il Comitato non sia riuscito a trovarli.

(2) Rapp. cit. pag. XXXI.

pilare statistiche; per dare maggiori attribuzioni al *Board of Trade* ed ai suoi Ispettori in materia di ferrovie; per stabilire il diritto che ha la Corona, pei bisogni della difesa nazionale, di occupare e dirigere l'esercizio di tutte le ferrovie [1]; per creare una Commissione suprema sulle vie ferrate alla quale ha diritto di ricorrere chiunque si creda leso dalle Compagnie di ferrovie. [2] L'atto del 1873 attribuisce ai Commissari ampli poteri e limita di molto la libertà delle Compagnie; ma la sua applicazione è troppo recente (1874) perchè si possa affermare se con esso, e dopo tanti provvedimenti adottati pressochè senza frutto, siasi raggiunto, almeno in parte, lo scopo di guarentire un po' meglio il servizio delle ferrovie. — Ad ogni modo i fatti e le opinioni che ho sommariamente esposto, abbastanza chiaramente dimostrano , come le difficoltà provenienti dal sistema ferroviario adottato dall'Inghilterra sieno gravissime, e tali che non si potranno così agevolmente, nè così presto superare.

Il vero risultato della inchiesta del 1872, dice il Cohn che l'ha accuratamente in ogni sua parte analizzata, si fu la persuasione che le fusioni devono proseguire perchè necessarie. Proseguiranno perciò contemporaneamente da un lato sempre più vivi gli sforzi per obbedire a questa necessità economica, e dall'altro i timori politici ch'essa giustamente cagiona. [3]

Attualmente le lagnanze del pubblico sono in ispecial modo numerose ed ardenti a riguardo dei sinistri fer-

---

(1) Regulation of Railway Act. 1871. 34 - 35 Victoria Ch. LXXXVIII, e Ch. LXXXVI).

(2) 21 Luglio 1873. 36 - 37 Victoria Cap. XLVIII (Vedi Allegati).

(3) *Cohn*, — Zur Beurtheilung ecc. pag. 582.

roviari, causati principalmente da imprevidenze, da scarsità d'impiegati, da difetto di segnalazioni, e le statistiche provano un aumento assoluto nel numero delle persone uccise e ferite. Le Compagnie dicono che il numero proporzionale è diminuito; ma i giornali affermano che i dati delle Compagnie a riguardo di tali disgrazie sono incompleti e che nel numero dei viaggiatori non devono comprendersi quelli della *Metropolitan* ove gli accidenti sono rarissimi (1). Per quanto riflette le merci, si deplora che le Compagnie abbiano diritto, ove lo credano, di rifiutarsi a trasportare una data merce, o che sulle polizze riducano ad una cifra minima la responsabilità per le merci smarrite o guastate, mentre poi applicano quasi sempre il massimo delle tariffe per il loro trasporto. Altri inconvenienti vengono segnalati relativamente al servizio postale, che non si farebbe dalle società con la cura necessaria e che importa soverchia spesa (2). Si chiedono da tutti, nuovi e radicali provve-

---

(1) In un articolo della *Fortnightly Review* del 1.° marzo 1874. l'autore calcola che nel 1872 si ebbero 1080 morti e 27340 feriti, benchè le statistiche ufficiali del Board of Trade portassero cifre assai inferiori.

(2) Il totale delle somme pagate dell'Amministrazione inglese delle Poste alle Compagnie delle strade ferrate è secondo i bilanci annuali di:

14 409 926	franc.	nel	1867-68
14 619 797	—	—	1868-69
14 744 939	—	—	1869-70
14 872 494	—	—	1870-71
15 139 657	—	—	1871-72
15 795 904	—	—	1872-73
16 422 976	—	—	1873-74

Quest'ultima cifra rappresenta una media di 645 franchi per chilometro di via ferrata.

dimenti, ma il Parlamento si mostra piuttosto restio a seguitare in questa via l'opinione pubblica. Si ricordano le parole dette da *Lowe* dinanzi ad un Comitato parlamentare: « Le Compagnie ferroviare sono molto potenti ed hanno numerosi difensori in Parlamento. Il Ministero che volesse frenarle verrebbe presto rovesciato. Sarebbe quindi imprudente pel Governo fare in proposito un atto di autorità. Se egli volesse tentarlo sarebbe immediatamente schiacciato e provocherebbe una reazione contro la quale non potrebbe lottare (1). » Pare quindi non avesse tutti i torti il Capitano *Tyler* quando s'impauriva pel continuo accrescersi della politica influenza delle Compagnie ferroviarie.

Anche i fari, nella Gran Bretagna, non erano regolati, or sono vent'anni, da alcuna legge generale e l'amministrazione ne era affidata a tre distinte corporazioni, per l'Inghilterra, la Scozia e l'Irlanda rispettivamente, e in minor parte, ad autorità locali ed a privati con poteri indipendenti ma poco esattamente definiti. L'illuminazione delle coste mancava quindi di unità e i diritti percetti erano in più casi eccessivi e sollevavano numerose lagnanze. — Tre Comitati Parlamentari furono successivamente incaricati di esaminare il regime dei fari nel 1822, nel 1834 e nel 1835. Però non fu se non coll'atto sulla marina mercantile votato nel 1854 ed emendato poscia nel 1855 e nel 1862, che si prese a regolamentare il sistema d'amministrazione e di controllo per la costruzione e la manutenzione dei fari, stabilendo l'obbligatoria sorveglianza del *Boord of Trade*, sovra questo servizio, specialmente per la parte economica. Oggidì quest' ufficio è riuscito a far ri-

---

(1) Report on the accidents on Railway 1858 N.° 362. Quest. 854.

conoscere anche il suo intervento nelle materie d'ordine puramente tecnico, onde può dirsi che l'amministrazione dei fari è ormai alla piena dipendenza di esso, e quindi dello Stato.

La stessa cosa accadde per i telegrafi, i quali davano larghi proventi alla speculazione. Dopo lunghe discussioni, il riscatto delle reti telegrafiche venne deliberato nel 1868 ed attuato nel 1869, con una spesa di circa 200 milioni di franchi. Un uguale riscatto erasi fatto per la Compagnia delle Indie, subentrando lo Stato in tutti i diritti e possessi della stessa.

È dunque ben probabile che in un non lontano avvenire il Parlamento ordini il riscatto di tutte le ferrovie inglesi, affidandone l'esercizio al Governo. Il *Franqueville*, a pag. 107 del vol. II della sua pregevole opera più volte ricordata, conchiude dicendo: « *Si les Compagnies continuent à susciter de justes réclamations, et à demontrer les dangers d'un monopole qui n'a ni frein ni contrôle, l'opinion publique se prononcera définitivement contre elles, et elles subiront, dans un délai, peut-être assez court, le sort des Compagnies des télegraphes.* »

VI.

Regime ferroviario in Francia
— Prime strade ferrate: aggiotaggi e crisi delle Società — Sistemazione delle ferrovie: *ancien réseau, nouveau réseau* — Linee *d' intérêt local* — Lagnanze contro il monopolio delle sei grandi Compagnie ferroviarie; canali e ferrovie — Varietà di tariffe — Appunti e difficoltà attuali.

Ho indicato gli effetti della massima libertà accordata in materia di ferrovie alle Compagnie private, di cui forniva uno spiccato esempio l' Unione americana; ho esposto le conseguenze d'un sistema di libertà abbastanza ampia, ma, comparativamente alla prima, soggetta a limitazioni e cautele da parte delle autorità, quale ci si presenta nell' ordinamento inglese; dirò ora d'un terzo metodo, per cui le Compagnie private sono ancora maggiormente controllate dallo Stato (*Francia*), per tener parola in ultimo di quello per cui il Governo proscioltosi dai vincoli di Compagnie esercita direttamente ragguardevoli tratti di ferrovie (*Belgio-Germania*).

In *Francia* la costruzione delle ferrovie ebbe luogo coll'azione combinata dello Stato e delle Compagnie. I

primi lavori datano dal 1830, ma per brevissimi percorsi. Una vera rete non si cominciò a stabilire se non nel 1842. Su certi tracciati lo Stato faceva eseguire a sue spese i lavori d'arte, i movimenti di terra, le espropriazioni, le stazioni, e la Compagnia armava le strade e le forniva del materiale mobile. La Compagnia poi esercitava la ferrovia incassando tutti i prodotti, col solo obbligo di dividere con lo Stato i benefici che sorpassassero l'8 per 100 (*Parigi-Strasburgo*). Per altre Compagnie lo Stato intervenne con prestiti a lieve interesse ed a lunghe esdebitazioni (*Strasburgo-Basilea; Parigi-Versailles*). Per altre lo Stato garantì un interesse sul capitale, o un prodotto netto chilometrico (*Orleans; Lione*). La concessione era sempre fatta a lunga durata, che ora venne resa uniforme, col prolungarla per tutte le Compagnie sino a 99 anni.

Il primo periodo, 1837-42, è l'epoca delle grandi discussioni, (1) relativamente alle linee da preferirsi, alla convenienza di costrurre le ferrovie per opera dello Stato o per mezzo delle Compagnie, e sulla maggiore opportunità delle grandi linee o dei piccoli tronchi. Già sin d'allora, il Ministro *Martin (du Nord)* e l'ingegnere *Legrand*, Direttore dei ponti e strade, dichiaravano che, laddove non vi si fosse opposta la quistione di finanza, avrebbero proposto la costruzione per opera dello Stato. « Les grandes lignes des chemins de fer, diceva il Legrand, sont des instruments de la puissance publique, sont de grandes rênes du gouvernement et il faudrait que le gouvernement pût les retenir dans sa main (2). »

---

(1) *Audiganne* - Chemins de fer. pag. 152.
(2) *Audiganne*. Op. cit. pag. 170.

Affidando la costruzione e l'esercizio delle ferrovie a Compagnie private, talvolta per concessione fatta con una speciale convenzione, talvolta per via di aggiudicazione (sistema ben presto chiarito fallacissimo) e consentendo un complesso più o meno rilevante di sussidi, la speculazione si impadronì di questo nuovo campo e si ebbero a deplorare tutti quelli abusi che l'agiotaggio, figlio naturale delle società anonime, ha sempre arrecato in consimili contingenze (1).

A questo proposito *Michel Chevalier*, che in allora pubblicava il suo Corso di Economia Politica, osservava, che il metodo della guarentigia di un minimo di interesse sul capitale avrebbe favorito la speculazione onesta, mentre la sovvenzione accendeva l'agiotaggio (2).

Già nel 1838 si aveva avuto una campagna di agiotaggio sulle azioni ferroviarie; questa si rinnovò più intensa, come dissi, nel 1842, accompagnata dalle solite crisi e da' consecutivi fallimenti e dispersioni di capitali. Ciò nondimeno, malgrado i suoi difetti, la legge del 1842 costituì un grande progresso sulle leggi anteriori e la rete ferroviaria francese ricevette con essa il suo primo ordinamento. Le grandi linee, in seguito a quella legge, si compiono per l'opera riunita dello Stato e delle Compagnie: le ferrovie si estendono dall'Atlantico al Mediterraneo, e da Parigi alle frontiere degli Stati confinanti.

Nel 1859 la moltiplicità delle Compagnie si ridusse per mezzo di fusioni, essendosi palesati i consueti inconvenienti che non si discompagnano mai da un servizio frazionato. Le varie società vennero consolidate in

---

(1) *Daru*, Des Chemins de fer et la loi du 1842.
(2) Léçon Huitième, pag. 164.

sei grandi Compagnie: *Nord, Est, Ovest, Orleans, Midi, Paris-Lyon-Méditerranée.* A tali Compagnie venne consentito un monopolio, limitatamente alla grande regione percorsa da ciascuna di queste ferrovie, ma al tempo stesso venne loro imposto l'obbligo di compiere le reti secondarie, della zona rispettivamente assegnata.

Le linee appartenenti a ciascuna Compagnia, o che dovevano venir costrutte dalla stessa, furono divise in due sezioni dette *l'ancien* e *le nouveau réseau.* Le migliori e più antiche linee furono classificate nell'*Ancien.* Per la costruzione del *Nouveau*, dalle Compagnie vennero emesse obbligazioni sulle quali il Governo guarentiva per 50 anni l'interesse del 4 0/0, più 0,65 0/0 per il servizio dell'ammortizzazione. Il soprappiù degli introiti dell'*ancien réseau*, risultante dopo aver soddisfatto alle spese d'esercizio, all'interesse delle obbligazioni ed al dividendo degli azionisti, veniva destinato a colmare le deficenze che risultassero nell'esercizio del *nouveau réseau.* Se dopo l'applicazione del fondo eccedente dell'*ancien réseau,* designato col nome di *Déversoir*, fosse ancora rimasta una deficienza negli introiti del *Nouveau*, il Governo la compensa fino a concorrenza della sua garanzia, e su queste sovvenzioni si deve corrispondere, a somiglianza d'un prestito ordinario, l'interesse del 4 0/0.

Il *Jacqmin* (1) così riassume questo stato di cose: attribuzione d'una parte del territorio ad una speciale Compagnia; esecuzione, da parte di queste Compagnie, d'un importante rete secondaria; destinazione d'una parte dei proventi realizzati sulle linee di gran traffico

---

(1) De l'exploitation des chemins de fer par, *F. Jacqmin,* Paris 1868, pag. 16-17.

al servizio degli interessi del capitale necessario a costrurre le linee secondarie; contribuzione da parte dello Stato, sotto forma di anticipazione di guarentigia rimborsabile dalle Compagnie.

Il Governo si riservò il diritto di concedere nuove ferrovie e canali che avessero relazioni con le linee già concedute; si riservò pure il diritto di riacquistare le linee delle Compagnie non prima però d'un periodo di 15 anni. In caso di riscatto, lo Stato deve pagare un'annualità uguale al medio profitto netto degli ultimi sette anni, dedotti dal computo i due anni peggiori. Sino ad ora questa clausola non fu mai attuata in Francia.

Un terzo *réseau* d'interesse generale venne stabilito con le leggi del 1865 e 1868, imponendo alle Compagnie gli stessi capitolati, ma non fu senza gravi ostacoli, nè senza aggravi da parte dello Stato, che si potè conseguire l'intento (1). La legge del 12 luglio 1865 ha fissato inoltre le norme per le ferrovie di interesse locale, il collegamento delle quali desta ora tanti timori nelle grandi Compagnie (2).

Questo ordinamento, che trae la sua ragione dai criteri politici che guidavano il governo imperiale, ha molti pregi, e contribuì a dotare la Francia di una fitta rete di ferrovie, ad accrescerne quindi la prosperità, ma presenta eziandio gravi inconvenienti. Potè funzionare con sufficiente regolarità in Francia, dove si ha una amministrazione potentemente organizzata, un'unità politica forte e compatta, una popolazione densa e ricca; dove il governo può sperare (non sempre con sicuro

---

(1) *C. A. Oppermann.* Traité complet ecc. pag. 3.

(2) V. *Palaa.* Dictionnaire legislatif et réglementaire des Chemins de fer. Paris 1872 (pag. 249). *Paul Botteau*, Paris 1875.

risultato) di frenare e spingere, secondo i casi, le Compagnie, questi grandi feudi finanziari dei quali l'Impero amava circondarsi, e che erano sussidiate da larghi capitali (1). Ma quell'ordinamento che ha, come vedremo, inconvenienti non piccoli, riescirebbe pessimo in qualunque altro paese.

Esaminando il concetto fondamentale del primitivo sistema francese, il conte *Petitti*, osservava sino dai suoi tempi che la combinazione delle due azioni insieme operanti, la governativa cioè e l'industriale, non fa che complicarle entrambe. « È difficile evitare, diceva, il difetto di proporzioni adeguate, nei rispettivi oneri e diritti del governo e degli speculatori, il che porge occasione a sorprese ed a collisioni. Un perfetto accordo fra il criterio amministrativo e l'industriale non è facile per la lentezza del primo e le sue considerazioni di utile generale, e per la prontezza con cui il secondo vorrebbe veder realizzati i suoi profitti (2). » Doveano

---

(1) Il signor *De Labry* nota otto diversi sistemi seguiti dal governo francese nell'accordare sovvenzioni alle varie Compagnie. Quel governo sino al 1869 aveva impegnato nelle sue ferrovie oltre a 1590 milioni.

V. *De-Labry. Études sur les rapports financiers établis pour la construction des chemins de fer entre l'État et les six Compagnies françaises* 1875 (pag. 30 e 31). Il sistema di sovvenzione adottato dal governo francese, criticato acerbamente dal signor *Demongeot*, è ingegnoso, ma soverchiamente complicato. Il *De-Labry* analizzandolo, ha composto un vero trattato ed il presidente di sezione del Consiglio di Stato *Aucoc* ne formò tema di un suo elaborato corso di lezioni, tanto è difficile comprenderne i particolari. Quest'opera è intitolata: *Des moyens employés pour constituer les réseaux des chemins de fer et en particulier des conventions rélatives à la garantie d'intérêt par l'État* par M. L. Aucoc 1875, Cotillon editeur; venne subito tradotta in tedesco da Wilhelm von Nordling, Vienna 1875.

(2) *C. I. Petitti*, Delle strade ferrate italiane. pag. 76.

quindi nascerne lotte ed attriti, nei quali, come accade in tutti gli altri paesi, difficilmente la vittoria resta al governo.

« L'amministrazione delle ferrovie, scrivono i signori *Fontaine* e *Busquet* (1) è in Francia nelle mani dei burgravi della finanza che godono una grande influenza negli affari pubblici e che si preoccupano molto più dei dividendi da distribuire ai loro azionisti, che non dei miglioramenti possibili nei mezzi di trasporto. . . .

« Noi abbiamo veduto troppo spesso le grandi Compagnie usare della loro influenza per ottenere dallo Stato modificazioni vantaggiose, quando si trattava d'impedire o distruggere una concorrenza, o di sottoporsi ad obblighi onerosi. »

Giulio Favre, in una prefazione ad un trattato scientifico sulle ferrovie, quindi in un lavoro che poco si presta ad immaginose declamazioni, parlando delle Compagnie ferroviarie francesi scrive:

« . . . . . *L'effrayant monople dont elles sont investies, n'a d'autres contrepoids que la surveillance de l'autorité et l'action de l'opinion. Malheureusement la pratique de tous les jours prouve l'insuffisance de ces deux garanties. Depuis longtemps de nombreuses plaintes se sont entendues, des abus sont signalés . . . . l'administration supérieure examine, provoque des enquêtes . . .* » (2).

---

(1) Revue industrielle 1871, pag. 479 e 498.

(2) Préface de M. Jules Favre au Manuel pratique de l'exploitation des Chemins de fer par *Victor Emion*. Paris, 1864.

Le inchieste ferroviarie furono in Francia assai numerose. Tenendo conto soltanto di quelle che funzionarono in questi ultimi anni, abbiamo quella del 1850, presieduta da Vivien; quella del 1853, presieduta da Rouher; altre del 1863-65, altre ancora del 1870 e l'ultima del 1871-74, presieduta da Raudot.

Il signor *Blerzy*, favorevolissimo alle Compagnie francesi, nello studio già da me citato sulle ferrovie degli Stati-Uniti, facendosi ad esaminare le condizioni delle prime, osserva con molta circospezione, che *les marchandages honteux, qu'il est impossible d'éviter tout-à-fait dans les grandes opérations de finance, ont été contenues dans des étroites limites en France, et si l'exploitation n'est pas parfaite elle est honnête et reguliére;* con che egli riconosce che il sistema delle Compagnie ha una notevole tendenza all'agiotaggio (1).

Mentre in Inghilterra si sperava di mantenere la concorrenza fra le varie ferrovie, in Francia si cercò di escluderla. Non per questo si poterono prevenire tutte le rivalità e le lotte. « *Une longue guerre* (2), *fut engagée dans la région meridionale de la France, entre la Compagnie du* Midi *et la* Paris-Lyon-Méditerranée *à propos des prétentions de la première d'élargir ses issues sur le sol même de la France du côté de la Compagnie de Lyon.* »

Più frequenti sono i casi di lotte accanite delle Compagnie contro gli esercenti di trasporto per le vie ordinarie e per i canali. « *Les Compagnies*, dice Victor Emion (3), *fiéres de leur toute-puissance et ayant en main des capitaux suffisants, ne craignent pas de faire des transports, même à perte, pour arriver à tuer toute*

---

(1) L'agiotaggio comincia con aver luogo nelle concessioni, prosegue negli appalti di lavori e provviste, e finisce nelle azioni ed obbligazioni, con danno dei veri azionisti e con rincarimento del costo stradale.

(2) *La guerre des rèseaux* par A. Audiganne. Revue des deux Mondes 1er décembre 1863.

(3) Manuel pratique de l'exploitation des Ch. de fer. Vol. 2, pag. 9, par *Victor Emion.*

concurrence. Lorsqu'un service de bateaux, par exemple, s'établit sur une rivière ou un canal, en concurrence avec le chemin de fer, celui-ci baisse immédiatement ses prix au dessous de ceux de la batellerie; il attire ainsi à lui tous les transports et arrive necessairement à faire tomber le service des bateaux; puis quand ce resultat est obtenu, la Compagnie relève ses tarifs aussi promptement que le permettent les réglements. »

Il barone *Dupin*, muovendo consimili lagnanze in Senato, riferiva una serie di fatti i quali provano che le Compagnie francesi combattono acerbamente ogni concorrenza che loro provenga anche da strade ruotabili, o da canali o da fiumi (1).

Nell' occasione dell'inchiesta per l'applicazione delle tariffe, che ebbe luogo nel 1850, il signor Marc dichiarava « che lo scopo costante delle Compagnie era quello di rendere effettivo ed assoluto il monopolio, attirando la totalità dei trasporti » (pag. 15 e 16).

Nel rapporto di Dietz-Monnin, relatore della Commissione d'inchiesta del 1871-74, tali accuse si rinnovano in modo più preciso e concludente. Da esso risulta che certe Compagnie si giovarono delle tariffe differenziali per sopprimere interamente il trasporto per vie acquee (pag. 11).

Il signor Augusto Laugel, pur facendo una calorosa difesa del sistema francese, che egli chiama *armonico*, esce a pag. 665 in questa preziosa confessione: « *Il est malheureusement certain que les Compagnies ont semblé quelque fois traiter les voyageurs et le commerce*

---

(1) Rapport lu au Séance 16 mai 1855 — Procés verbaux T. 11, pag. 26 e seg.

comme des victimes, plutôts que comme des auxiliaires. » (1).

Il *Lamé-Fleury*, Ingegnere in capo delle miniere, parlando della Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, chiede se veramente il controllo governativo si possa esercitare di fronte ad una potenza industriale quale è questa e fortemente ne dubita (2).

Anche l'Assemblea ne ha gravemente dubitato e la Commissione nominata nel 1871 dovette constatare che i Commissariati governativi non corrispondono allo scopo per cui sono instituiti. Dinanzi alla Commissione, il Sindaco di Dôle dichiarava che per noncuranza o per inettezza, la loro opera riusciva affatto nulla (3). La Camera di commercio di Orleans non si fida della loro indipendenza di fronte alla potenza ed astuzia delle Compagnie. Il Sindaco di Montluçon, il Presidente della società del commercio di Marsiglia, quello del Tribu-

---

(1) Revue des deux mondes 1 août 1875, pag. 665 — L'avenir des chemins de fer français.

(2) Journal des Économistes — Le régime français et le régime anglais en matière des chemins de fer. — Mai 1875, pag. 201.

. . . . . In Francia sino dal 1859 prevalse il concetto delle vaste reti ferroviarie, costrutte ed esercitate da potentissime società. La Compagnia *Paris-Lyon-Méditerranée*, possiede sul continente francese una concessione che si estende a chilometri 6266, e testè fu approvato dall'Assemblea di accordarle la concessione di altri 855 chilometri. Da questa immensa rete erano in esercizio nel 1873 chilometri 5149. La Società d'*Orleans* ha una concessione di 4357 chilometri, dei quali esercitava nel 1873 chilometri 4059 . . . . Atti della Cam. dei Dep. (1874-75) Relazione Perazzi pag. 25.

(3) Rapport annexé au procés verbal de la séance du 14 mars 1874 fait au nom de la Commission d'enquête sur le régime général des chemins de fer etc. Versailles, Cerf et Fils 1874. — pag. 196.

nale di commercio ed il Sindaco di Dreux, dichiaravano che la pubblica opinione indicava questi impiegati come pagati dalle Compagnie e ad essi subordinati (1).

Il rapporto conclude, con la Camera di Commercio della Rocella, per la loro soppressione: « supression, il Relatore aggiunge ironicamente, qui n'amenerait d'autres reclamations que celles des titulaires. »

Per ciò che riguarda i diritti dei privati, allo scopo di inspirare agli speditori un salutare timore per le spese occorrenti ad intentare una lite alle Compagnie, esse organizzarono in Parigi un apposito ufficio del contenzioso, dichiarando nei vari contratti che la giurisdizione cui si dovranno sottomettere coloro che avranno divergenze colle Compagnie sarà quella del Tribunale di Commercio della Senna (2).

Le numerose questioni ed anche gli abusi ai quali avevano dato luogo le convenzioni private (*traités particuliers*) e specialmente quella *del minimo di tonnellaggio*, per cui si accordava speciale ribasso a chi garantiva la consegna di una determinata quantità di merce, e quelle del *vagone completo*, o *dell'estensione del trattamento accordato al negoziante più favorito*, spesso celate, non di rado contestate con distinzioni cavillose (per esempio eseguendo il patto con i negozianti e rifiutando quest'agevolezza ai commissionari), indussero nel 1857 il Governo a proscrivere tutte queste convenzioni particolari, benchè alcune tra esse fossero giuste e vantaggiose. Non per questo si riuscì a sopprimere le concessioni di ribassi di favore, e questi si portarono sulle *tariffe speciali* e sugli *abbuonamenti* che fanno parte

(1) Rapport pag. 198.
(2) Revue des deux Mondes 1° Febbrajo 1860 pag. 736.

di esse. Tali favori erano consentiti a chi si obbligava a far trasportare su di una determinata linea tutta la merce della quale taluno disponeva. Anche le *tariffe differenziali*, stabilite in una proporzione inversa delle distanze, per quanto in certi casi utilissime; quelle in ragione di *località* (da una determinata città ad un'altra, senza che gli intermedî possano giovarsi del ribasso), quelle di *provenienza*, quelle *comuni*, *cumulative*, o di *deviazione* fra le varie Compagnie, e quelle infine di *transito* o di *esportazione*, presentano facili e numerose occasioni di disuguaglianze, di favori parzialmente conceduti e di difficoltà opposte, che difficilmente possono dall'autorità amministrativa e giudiziaria essere tenuti entro giusti limiti (1). Tutto ciò non deve punto meravigliare; per uno Stato che fosse proprietario ed esercente delle ferrovie, la norma delle concessioni accordate sarebbe sempre determinata dall'interesse generale del pubblico; col regime delle società, il movente non può essere altro, come ben si comprende, se non che il maggior possibile interesse della Compagnia. Nè il rimedio a questi inconvenienti è così facile come qualcuno suppone.

Il controllo da parte dello Stato, come ben osserva il *Tyler*, è difficilissimo, ed il meccanismo legale architettato dalle previdenti Compagnie è tale da scoraggiare i più ar-

---

(1) V. *Rapport Dietz-Monnin à l'Assemblée Nationale* 1874, già citato §§. Tarifs speciaux, tarifs différentiels, etc. — Le camere di commercio, i negozianti, si lamentavano di tariffe di favore accordate a certi produttori, a certe provenienze a scapito d'altri. Molte irregolarità e palesi ingiustizie furono segnalate da tutti i testi e corpi morali consultati. Si vede quindi come anche le compagnie francesi sieno fedeli imitatrici delle sorelle americane ed inglesi. Rapp. pag. 10 e seg.

diti litiganti [1]. La stessa opinione pubblica non giova gran fatto a porvi freno. « Le grandi Compagnie, diceva il signor *Clapier*, presidente della Commissione extra parlamentare instituita fra i deputati dell'Assemblea francese nel 1875, dispongono di quasi tutta la stampa che esse sovvenzionano, e della quale comprano la parola, o il silenzio, ed esercitano sulle pubbliche Amministrazioni quella potente influenza che è propria di società dalle quali dipendono 40 o 50 mila persone [2]. »

Lo stesso signor *Clapier* muove gravissimi appunti a tutto il sistema delle ferrovie francesi. Egli dice dannoso il prolungamento della concessione da 40 a 99 anni accordato con le leggi del 1852; troppo elevate le tariffe che erano state calcolate su di un ammortamento di 40 anni, e come si facessero ribassi parziali soltanto per soffocare qualche concorrenza di strade o di canali. Osserva che, sopprimendo dai capitolati la clausola della revisione delle tariffe ad ogni periodo di 15 anni, si è irrevocabilmente pregiudicato l'avvenire; che col distinguere il trasporto in *grande e piccola velocità* si

---

(1) V. pure Journal des Économistes 1875. Congrés de Lille.

(2) Journal des Économistes. Aprile 1875 pag. 131.

Enfin, l'éxistence dans le pays des grandes Compagnies, dont quelques unes disposent d'un personnel de quarante à cinquante mille hommes, constitués en syndicat secret, et réunies par les liens d'un intérêt commun; des Compagnies qui disposent de presque toute la presse française, qu'elles subventionnent et dont elles achétent ou la parole ou le silence, qui exercent sur toutes *les administrations publiques* l'influence que donne la position élevée de leurs administrateurs, ne peut être sans de graves inconvénients. (Paris 12 mars 1875. Réponse de M. Clapier député du Rhône, président de la Commission extraparlementaire des Ch. de fer à M. Bartholony Président du Chemin de fer d'Orleans).

è reso troppo lento da una parte lo scambio delle merci di poco valore, e dall'altro s'è occasionato un aumento nel prezzo di quelle di maggior costo, come lo dimostrano i numerosi reclami fatti in occasione dell'inchiesta del 1871 (1). Afferma che la diversità delle tariffe, che sono in numero di otto, arreca confusione e il commercio spesso ne è vittima; mentre l'abuso delle tariffe differenziali permette di eludere facilmente la legge di uguaglianza (2). Aggiunge ancora, che i termini di consegna non sono guarentiti da disposizioni sufficienti e precise, nè vi ha per i ritardi alcuna penalità che sanzioni questi termini, ond'essi dipendono più che altro dal buon volere delle Compagnie.

Per ciò che riguarda l'organismo interno delle società, essendosi stabilito che basti l'autorizzazione del ministro per consentire emissioni di nuove obbligazioni, le Compagnie ne emisero in misura sproporzionata al capitale-azioni, mentre, nei rapporti finanziari con lo Stato, le incertezze e le difficoltà che si hanno circa il modo di calcolare il capitale di fondazione, la applicazione dei proventi alle varie reti, il capitale riservato e via dicendo, crearono tali oscurità, da rendere quasi impossibile per l'Assemblea una seria verifica dei conti ed illusoria la partecipazione dello Stato ai benefizi (3). Si obbietta inoltre che l'estensione delle concessioni e le gigantesche amministrazioni che esse richiesero, han reso l'effimero controllo dello Stato difficile,

---

(1) Rapport Dietz-Monnin à l'Assemblée nationale, già citato.

(2) « Dans le livret Chaix il y a 1100 a 1200 tarifs différents. » — (Roger, discours à l'Assemblée nationale 1871).

(3) Laveleye dice nebulosa la contabilità delle Compagnie ferroviarie. (Ch. de fer Belges, pag. 41).

lento e costoso; che le combinazioni finanziarie delle società ferroviarie, assicurando agli azionisti un reddito invariabile, sopprimono nelle Compagnie ogni stimolo ai miglioramenti, mentre il monopolio ad esse accordato per determinate regioni, impedisce lo sviluppo di altre linee.

Nè qui si arresta il signor *Clapier*, il quale prosegue a muovere all'attuale sistema ferroviario francese altre accuse che tralascio perchè di minore importanza.

Una quistione che si presenta gravissima coll'attuale organismo, quella si è delle nuove linee, sia di transito che di interesse locale. Il conflitto, per quanto riguarda il transito, fu sollevato dalla proposta di una ferrovia diretta tra Marsiglia a Calais. Molti scrittori francesi, e le grandi Compagnie in particolar modo, la combatterono acremente, non perchè inutile, ma perchè veniva a ferire tutto l'organismo ferroviario francese, ledendo gl'interessi delle grandi Compagnie, minacciando d'accrescere gli aggravi dello Stato; ed una Sotto Commissione della già ricordata Commissione 1871-1874, di cui fu relatore il deputato Cézanne, se ne dovette specialmente occupare (1).

Quanto alle linee d'interesse locale create in gran parte con sovvenzioni dei dipartimenti e dei Comuni, i quali non hanno l'onere di dividendi, si vide che su molti punti, col progressivo coordinarsi dei vari tron-

---

(1) V. Allegato D. all'op. cit. di *Aucoc*. Nel suo Rapporto il *Cézanne* al Capo III, dice: I concessionari di una linea diretta da Calais a Marsiglia inutilmente vorrebbero assumere l'impegno dinanzi al pubblico di non fondersi colle Società preesistenti. Dov'è la sanzione di una tale promessa?... — V. pure *Audiganne*. La guerre des réseaux (Revue des Deux Mondes Dec. 1863).

chi, si poteva creare un mezzo di potente concorrenza e contrario all'interesse delle grandi Compagnie; quindi esse si opposero a molte di tali concessioni (1).

È agevole imaginare quanti clamori si sollevarono. — Essi ebbero agio d'espandersi nel Congresso tenutosi in Lilla dalla Associazione per il progresso delle Scienze ed ebbero un'eco nella stessa Assemblea nazionale (2). In quel Congresso, molti oratori, ma in particolar modo *Giorgio Rénaud*, sotto l'aspetto commerciale, ed il signor *Demongeot*, referendario al Consiglio di Stato, sotto l'aspetto finanziario e politico, fecero una severa requisitoria del sistema ferroviario francese, svelandone difetti rimasti per lo innanzi o sconosciuti o poco noti (3). Il miglior modo per uscire dalle difficoltà che egli indica, parrebbe al signor *Demongeot*, quello di operare il riscatto e di affidare l'esercizio delle ferrovie allo Stato, non dissimulando però questo egregio funzionario, trattarsi di quistione grave e delicata, che esige un esame accurato e profondo.

L'eminente ingegnere *Dupuit*, ispettore generale delle strade ferrate, soleva dire che le Compagnie ferroviarie

---

(1) V. Ch. Lavollée, Tarifs des chemins de fer (Revue des deux mondes 1. Février 1860). — Michel Chevalier, Les Ch. de fer en France (id. 1866). — Ch. Lavollée, L'Enquête sur les Ch. de fer. (id. 15 Février 1872). — A. Laugel, L'avenir des chemins de fer français (id. 1. Août 1875). — Paul Boiteau, Le régime des chemins de fer français. (Paris 1875). — Rapport à l'Assemblée Nationale, fait au nom de la Commission d'enquête sur la régime général des chemins de fer (Annexe au procés verbal de la séance du 14 mars 1874. — Versailles. Cerf et fils 1874).

(2) Journal des Économistes 1875. — *Demongeot*. Sur les rapports financiers existant entre les Compagnies des Ch. de fer et l'État. V. pure Journal des Actuaires 1873-74.

(3) Journal des Économistes. Mars 1875, pag. 454.

sono piccoli e cattivi Stati inclusi nello Stato. *Villaumè*, nella riunione del giugno 1875 della Società d'Economia politica parigina, affermava, che le ferrovie già sarebbero anche in Francia esercitate dallo Stato, laddove una opposizione non abbastanza giustificata, non si fosse fatta da coloro che temono di dare allo Stato il diritto di disporre di 50 mila impieghi. « Eppure, egli soggiungeva, coll'esercizio dello Stato, le disgrazie sarebbero meno frequenti, e si avrebbero i trasporti a più buon mercato. Quand'anco si incontrassero perdite nell' esercizio, il che non può credersi, la nazione ne profitterebbe pe' suoi affari; se invece si realizzasse un provento, non ne profitterebbe una sola classe di cittadini come ora avviene. Cinque o sei direttori farebbero miglior lavoro che 150 amministratori principescamente pagati. D'altra parte non si avrebbe lo scandalo di coloro che giuocano sulle azioni di ferrovie con piena cognizione di ciò che è segreto per gli altri, sapendo anticipatamente l' entità dei dividendi. Non si avrebbero trascurate, impedite e quasi distrutte le vie navigabili, i cui trasporti non costano che il terzo di ciò che importano quelli effettuati sulle strade ferrate (1).

Una conseguenza emerge spontanea da questo complesso di fatti e di opinioni. — Sebbene l' organismo ferroviario francese sia vigorosamente stabilito, sia controllato da una amministrazione intelligente e compatta, e l'esercizio compiuto da potenti e ricche società private, le quali si ripartono il monopolio su determinate zone che qualcuno chiamò grandi comandi ferroviari; — tale organismo, dicevo, è lungi dall'esser scevro di inconvenienti, danni e di pericoli. Esso non

(1) Journal des Économistes. Juin 1875, pag. 497.

soddisfa ai legittimi desideri del pubblico in ordine ai trasporti tanto di viaggiatori quanto di merci; in vari casi, è contrario alle giuste esigenze di quelle popolazioni che sono ancora prive di ferrovie, nè corrisponde alle condizioni finanziarie e politiche dello Stato (1).

Cionondimeno, quando si tenga conto dei disordini che la licenza ferroviaria ha partorito nell'Unione americana; quando si rammentino gl'inconvenienti constatati in Inghilterra, ove la libertà di questo possente

---

(1) Al Capitolo 18 del Bilancio pel 1875 del Ministero francese dei Lavori Pubblici, per sovvenzioni definitive od eventuali troviamo che primitivamente si era inscritta la somma di . . . . . fr. 610,296,170

Peraltro questa somma (che il Governo decise di convertire in annuità), si ridusse per la detrazione di alcune spese fatte anteriormente alla conversione, a . . . . . fr. 588,616,933 pagabili in annuità che decorrono sino alla fine delle concessioni e comprendono l'interesse e l'ammortizzamento computati al 4 1/2 o al 5 0/0.

L'insieme di queste annuità da imputarsi sul 1875 per concessioni definitive è di . . . . . fr. 20,611,490

Il Capitolo 43 attribuisce a lavori ferroviari e da eseguirsi dallo Stato un capitale di 18,300,000 fr. e chiede pel 1875 un credito di . . . . . fr. 1,800,000

Quindi le sovvenzioni alle sei Compagnie principali iscritte sul bilancio dello Stato per l'esercizio 1875 importano la spesa totale di . . . . . fr. 22,411,490 (*Études sur les rapports financiers établis pour la construction des ch. de fer entre l'État et les 6 principales Compagnies françaises par* De Labry, pag. 91-92).

La lunghezza delle ferrovie francesi era nel 1875 di chilometri 21,024, che avevano importato la spesa di 8 miliardi circa. — In Francia, oltre alle 6 grandi Compagnie, ve n'ha una trentina di piccole che cominciano con le loro tendenze a molestare non poco le grandi. *Aucoc* op. cit. parte, II Cap. I, § 1.

meccanismo è maggiormente, ma non ancora sufficientemente, infrenata; un tale sistema di cooperazione fra lo Stato e le Compagnie ferroviarie è ancora il meno imperfetto, e non si va errati affermando che in Francia la politica ferroviaria si trova relativamente in migliori condizioni di quello che non sia presso le due sovraccennate Nazioni.

VII.

Le Ferrovie del Belgio

— Costruzione ed esercizio da parte dello Stato — Vicende di questo sistema; buoni risultati conseguiti — Costruzione ed esercizio da parte di società private — Confronti — Difficoltà che nascono dalla coesistenza in uno Stato di ferrovie esercitate da società e dal Governo — Nel Belgio il Governo esercita anche linee di private società — Condizioni e tendenze attuali.

Mentre l'applicazione delle guide in ferro e delle locomotive al trasporto dei passeggeri e delle merci, formava ancora presso tutte le più civili nazioni un soggetto di dubbiezze e di controversie, il Belgio, sorto appena a nuova vita politica e insediato da poco tempo il governo nazionale autonomo, le adottava con una coraggiosa risolutezza, la quale formerà sempre un titolo di gloria per questo popolo giovane e laborioso.

Intorno al 1830 vennero fuori le prime pubblicazioni e proposte relative a strade ferrate. Nel 1831 il Ministro dell'Interno ordinò i primi studi ferroviari e nell'anno successivo venne posto in aggiudicazione il tronco

da Anversa a Liegi, cercando, secondo l'esempio che veniva dall'Inghilterra, di affidarne la costruzione ad una Compagnia. Non si parlava negli studi tecnici delle spese occorrenti per materiale mobile, perchè seguendo le idee inglesi che in allora si credevano ancora attuabili, si era stabilito che ciascuno potesse far circolare sulle ferrovie le proprie vetture, pagando un pedaggio allo Stato che ne era il proprietario.

L'aggiudicazione non ebbe luogo, perchè discutendosi, già da qualche tempo, con grande vigore nella Camera dei Deputati, se fosse meglio procedere alla costruzione ed esercizio delle strade ferrate per mezzo di Compagnie private, o per opera dello Stato, finiva con vincere quest'ultima opinione, dapprima in seno ad una Commissione speciale, e quindi nella Camera stessa. Diciassette sedute, dal 10 al 29 marzo, vennero impiegate a svolgere tale quistione, e per fortuna di quella Nazione, 56 voti contro 28 stabilirono che le ferrovie dovessero essere costrutte ed esercitate direttamente dallo Stato.

Il 1.° maggio 1834 il Re Leopoldo firmò la legge organica delle ferrovie Belghe. Il sistema di queste ferrovie consisteva in una rete che, avendo per punto centrale Malines, si dirigeva all'*Est* verso la frontiera della Prussia, per Lovanio, Liegi e Verviers; al *Nord* su di Anversa; all'*Ovest* su Ostenda per Gand e Bruges; al *Sud* su Bruxelles e verso le frontiere della Francia.

Il Re Leopoldo ed i Ministri Rogier e Nothomb erano stati i più caldi propugnatori delle ferrovie di Stato. Essi avevano compreso quanto dovesse concorrere a rafforzare la giovane nazionalità belga, un sistema di ferrovie che collegasse fra di loro le varie provincie e fosse esercitato da chi ne rappresentava gl'interessi generali, sottraendo questo ramo di pubblico servizio al-

l'agiotaggio della speculazione ed ai ristretti calcoli del tornaconto privato.

Coloro i quali vogliono trovare in ogni fatto una conferma alle loro preconcette opinioni, confrontarono i preventivi delle spese, presentati alle Camere a corredo della legge 1.° maggio 1834, con i resoconti di quelle effettivamente incontrate, e scorgendo che il costo chilometrico presunto in L. 78,680 era salito a L. 296,000, affermarono che ciò era accaduto, perchè costruttore di quelle linee era stato il Governo. Eppure il costo chilometrico accennato è inferiore a quello di Francia e d' Inghilterra. Poco o nulla del resto prova la suddetta disformità dei prezzi, trattandosi di opere nuove che non avevano ancora alcun riscontro sul continente. Mentre taluni avevano obbiettato che l' azione dello Stato sarebbe riuscita lenta nella costruzione, dopo un solo anno (in maggio 1835) il primo tratto tra Bruxelles e Malines, della lunghezza di 20 chilometri, era già aperto, e nell' anno 1843 il Belgio contava circa 500 chilometri di ferrovie esercitate dallo Stato.

Venne pure osservato che il costo chilometrico delle ferrovie costrutte dallo Stato andò sempre aumentando dal 1836 in appresso. La ragione è facile a comprendersi; da prima si fecero vie ad un solo binario; l'armamento era debole, perchè non grandi le esigenze del traffico e della rapidità; le stazioni poco più che baracconi, le vetture molto semplici, e via dicendo. Era quindi naturale che sotto questo aspetto la spesa andasse sempre aumentando. Da prima si faceva un lungo giro piuttosto che forare un colle, o gettare un ponte di qualche importanza; quindi la minor spesa di costruzione cagionava maggiori oneri di esercizio. In seguito si andò sempre cercando la via più breve, ancorchè importasse spese maggiori di costruzioni. Ciò malgra-

do, il costo medio chilometrico delle ferrovie Belghe non superava nel 1860 le L. 340,000.

Quanto alle spese di esercizio, non avendosi sufficiente esperienza in questo ramo, si credette da prima di poter conseguire il 20 per 0/0 di profitto netto. Ben presto si vide come molte spese che regolarmente dovevano gravare sull'esercizio, si erano passate sul conto costruzioni, e che la curiosità delle popolazioni, desiderose di conoscere questo nuovo mezzo di locomozione, influiva assai sullo straordinario provento dei primi tronchi di ferrovia. Quando le strade ferrate cominciarono a divenire una cosa comune e si stabilirono più esatti metodi per calcolare le spese di esercizio, si osservò che quanto erano maggiori le percorrenze, il profitto del capitale diminuiva in modo sorprendente. Esso discese sino all'1 0/0 nell'anno 1838 e ad 1,8. 0/0 nel 1848. Ma una più severa economia, uno studio diligente delle tariffe, un buon ordinamento amministrativo, lo aveva di già portato al 5 0/0 nel 1853 ed al 6 0/0 nel 1860.

Contemporaneamente erasi sviluppata nel Belgio la costruzione di linee secondarie eseguite da Società private. Lo Stato fu per qualche tempo incerto se avrebbe o no costrutte ed esercitate altre linee delle quali gli si faceva richiesta; finalmente decise di non impegnarsi in ispese maggiori, di concedere le ferrovie secondarie a società private, e fare al tempo stesso una esperienza dei risultati che si sarebbero da questa doppia gestione ottenuti. Fatta eccezione di una ferrovia consentita ad una Compagnia per miniere di carbone nel 1834, la prima linea privata destinata a pubblico servizio, fu conceduta nel 1842. Per qualche tempo le domande private languirono. Nel 1846, un accesso febbrile invase molti speculatori, anche in grazia di un largo concorso

dei capitalisti inglesi; vennero fatte molte concessioni senza alcun onere da parte dello Stato. Il 1848 arrecò una forte crisi in queste Compagnie, e nel 1851 lo Stato si indusse ad accordare una garanzia di un minimo di interesse per certe linee di maggiore importanza nello intento di sollevarle dalla prostrazione nella quale erano cadute. Quasi tutte le Compagnie superarono la crisi, ed alcuni fra questi tronchi ferroviari, esercitati però dal governo, danno ora un bel risultato (1). Le vicende finanziarie che queste Compagnie subirono sono troppo lunghe a narrarsi (2) ed ancora una volta dimostrano, come in qualsivoglia paese Europeo, ove se ne eccettui l'Inghilterra, difficilmente una ferrovia può essere costrutta senza l'aiuto governativo. Nell' America stessa il Governo, come s'è veduto, contribuì nelle spese di costruzioni di varie linee, regalando non solo il terreno per lo stabilimento della sede stradale, ma zone laterali per l'impianto di fattorie e colonie.

Le ferrovie dello Stato nel Belgio ascendevano nel 1850 a 550 chilometri; quelle delle società a 312; lo Stato possedeva quindi il 64 0/0 del totale delle ferrovie Belghe. — Nel 1860 la proporzione era invertita. Si avevano in totale 1729 chilometri dei quali 67 0/0 (1172) sociali, 33 0/0 (557) governativi. Il senatore Malou, favorevolissimo al sistema delle linee sociali, e poco benevolo alle ferrovie di Stato, a proposito di questo doppio sistema di esercizio, così scriveva nel 1860:

---

(1) La linea privata Anversa-Gand, dava l'1, 0/0 nel 1848 — e l'8, 87 0/0 nel 1861. — Le vicende della ferrovia *Entre Sambre et Meuse*, costituiscono un' odissea di guai; la costruzione durò 20 anni; il Governo dovette soccorrerla colla garanzia del 4 0/0.

(2) Veggasi Lavéleye, Histoire des Chemins de fer Belges.

« L'État a donc pris d'abord possession à son profit « des *meilleures lignes*: il touche à tous les principaux « centres de population et d'activité industrielle et com- « merciale; il occupe les voies de transit. La plus forte « partie du mouvement intérieur ou international lui « appartient. Cela fait, il s'est reposé comme constru- « cteur, mais il a agrandi son domaine comme exploitant. « L'oeuvre entreprise par l'État se trouvant à peu prés « accomplie, les Compagnies sont venues se rattacher « à ses lignes ou s'y enchêvetrer. Sans établir ni zô- « nes determinées pour chaque Compagnie, ni mésures « protectrices des intérêts engagés, sauf quelques droits « de préference eventuelle, on a donc concedé les li- « gnes qui étaient démandées et pour lesquelles des « moyens d'éxécution existaient ou paraissaient exister. « On a laissé faire, en se réservant expressément le « droit de concéder des lignes concurrentes, et plus « d'une fois on a usé de cette faculté réservée. »

Che le ferrovie dello Stato sieno le migliori come dice il signor Malou, non vi è alcun dubbio. Il Laveley citato, calcolava che su queste ferrovie il prodotto lordo ascendeva a circa L. 100 al giorno per ogni chilometro, mentre per le linee delle Compagnie non superava le 50. Vi era poi il benefizio delle spese proporzionatamente minori (almeno in una parte) per un movimento più largo, poichè nelle ferrovie le spese di esercizio, per ciascuna unità trasportata sono tanto maggiori, quanto più è limitato il numero di queste unità. Confrontando però le spese di costruzione, si deve riconoscere che lo Stato ha speso più delle Compagnie private, per le quali una spesa limitata era condizione di esistenza di fronte alle linee governative; queste però furono costrutte con maggiore solidità e con qualche lusso, specialmente nelle stazioni.

Nelle lettere del signor Malou [1] troviamo una lista di 21 Compagnie indipendenti che funzionavano nel 1860, ed egli determina la lunghezza media di ciascuna linea esercitata, a soli 70 chilometri. « Il s'est produit, egli dice, en Belgique ce qui s'est produit ailleurs; le trop grand fractionnement des concessions a amené des fusions. » L'unità di servizio ha troppi vantaggi, permette di realizzare nell' esercizio troppo ragguardevoli economie, perchè non si dovesse addivenire a fusioni tra le Società, o non si affidasse allo Stato l' esercizio di alcuni tronchi delle Compagnie.

Il Governo nel 1860 fu autorizzato dal Parlamento ad acquistare 600 chilometri di ferrovie, con una convenzione che intervenne tra il Ministero dei Lavori Pubblici, *la Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, e la Société Générale d'Exploitation.* Le strade ferrate del Belgio avevano nel 1872 uno sviluppo totale di chilometri 5246 e di questi 1369 sono esercitati dallo Stato.

Benchè il Governo avesse espressamente fatto divieto alle società di variare arbitrariamente le tariffe fuori dei limiti imposti negli Atti di concessione, pure in pratica si trascurò spesso l'obbedienza a questa legge e il Governo tollerò questa inosservanza. Fu adottato dalle Compagnie il sistema di alzare o abbassare le tariffe come meglio loro talentava e di stabilire tariffe speciali per le diverse merci. Furono stipulati contratti con alcuni individui, accordando loro prezzi minori in considerazione

---

(1) Dix lettres sur les Chemins de fer de l'État belge par J. Malou senateur. Bruxelles 1867. — Encore cinq lettres sur les Chemins de fer de l'État belge par J. Malou Senateur. Bruxelles 1867.

di una grande quantità di merce (specialmente carboni fossile o minerale) spedita sopra una determinata linea.

Veniamo ad altre indagini. Il pubblico è ben servito sulle linee dello Stato? L'Amministrazione Governativa si piega in Belgio abbastanza bene alle molteplici esigenze del pubblico? Quali sono i risultati ottenuti con questo sistema così diverso da quello seguito in America, in Inghilterra ed in Francia?

La Reale Commissione inglese del 1864 volle conoscere da un alto funzionario belga, come si passassero a questo riguardo le cose e qual fosse l'organismo amministrativo col quale si amministravano nel Belgio le ferrovie demaniali. Fu quindi interrogato il Direttore generale delle Poste, Telegrafi e Ferrovie del Belgio, il signor Fassiaux. Il Presidente gli chiese se il servizio delle Società nel Belgio, appagava il pubblico quanto quello dello Stato. Il Fassiaux affermò che il pubblico belga preferisce l'amministrazione dello Stato, come quella che presenta maggiori guarentigie di sicurezza e meglio soddisfa ai generali interessi. Quel funzionario constatava che il reddito medio era nel 1864 del 6 0/0; respingeva in modo assoluto il sistema di ferrovie appartenenti allo Stato e date in affitto a Compagnie, le quali finiscono con essere le vere proprietarie delle linee, senza avervi impiegato alcun capitale. Osservava che il Governo belga ha tendenze opposte, preferendo assumere l'esercizio delle ferrovie appartenenti a Società private. Lo Stato, essendo nel centro della rete ferroviaria ed usufruendo le linee migliori, con esercitare le linee di Società assorbe e non perde, si rafforza e non s'indebolisce. Il Fassiaux in seguito spiega la grande utilità, anche indiretta, di questo stato di cose e fra le altre la somma agevolezza e guarentigia

che ne trae il servizio postale e daziario. Quanto agli impiegati delle ferrovie, essi sono impiegati di Stato e trattati nella stessa maniera. Il personale superiore si assume per concorso; i candidati riusciti lavorano da principio a titolo di prova e procedono in appresso in ragione del merito e del servizio reso. L'amministrazione delle ferrovie è divisa in dipartimenti distinti, con un unico direttore generale. Le divisioni principali sono tre, cioè: materiale, manutenzione stradale, traffico, e ad esse si aggiungono due divisioni supplementari per la contabilità e per gli affari generali. Il governo acquista nelle officine private le locomotive; ma le ripara in officine proprie, come usano le grandi Società: « Io penso, egli aggiunse, che l'interesse del paese domandi che lo Stato sia il padrone delle ferrovie, ed eserciti almeno le linee principali. Tuttavia è opportuno che i servizi minori, come, a mo' d'esempio, quello del trasporto delle merci nelle città, lo Stato li affidi ad imprese private. *In tal guisa le ferrovie del più gran paese possono essere amministrate facilmente come qualsiasi altro servizio pubblico.* »

Qualche anno dopo, il Segretario del *Board of Trade*, Malcolm, visitava le ferrovie Belghe per incarico del Governo Inglese, e concludeva il suo rapporto riconoscendo che il servizio dello Stato nel Belgio aveva iniziato tutti i possibili miglioramenti, che, per necessità di cose, dovettero essere seguitati dalle Compagnie private; e che l'opinione pubblica, malgrado il malumore e le acerbe censure delle Società, era favorevolmente disposta al grande avvenimento, di trasferire tutte le ferrovie del Belgio nelle mani del Governo. « Lo Stato, diceva il Malcolm, ha potuto attuare tutte le sue riforme ottenendo un buon risultato finanziario, imperocchè il bilancio del presente anno si chiuderà pro-

babilmente con un reddito netto del 6 per 100 sul capitale investito. »

Alla fine del 1874, come risulta dalla relazione ufficiale presentata alle Camere legislative del Belgio nel 1875, la esatta situazione delle cose era la seguente:

Linee costrutte ed esercitate dallo Stato . .	Ch.	654
Linee costrutte da Compagnie e riscattate dallo Stato	»	44
Linee costrutte da Compagnie ed esercitate dallo Stato	»	945
TOTALE	Ch.	1,643

A queste si devono aggiungere le linee del Lussemburgo, che furono oggetto di tante questioni, ora esercitate anch'esse dallo Stato Belga, e che misurano chilometri 309. Le linee costrutte ed esercitate dalle Compagnie erano di chilometri 1478. I capitali assegnati allo Stato per la costruzione o l'esercizio delle sue linee, a tutto il 31 dicembre 1874, sommavano a franchi 387,848,665. Il prodotto netto dell' esercizio fu durante il 1874 di franchi 23,366,315; il lordo invece di franchi 73,783,794. La relazione della spesa, che è di 50 e più milioni, colla rendita lorda, tocca il 68,33 0/0. Il rapporto per cento della spesa alla rendita lorda, nei cinque anni 1870-74, variò dal 62,25 0/0 al 68,33 0/0.

I prodotti delle ferrovie nel Belgio hanno fatto fronte agli interessi di tutti i capitali tolti in prestito per costruirle; hanno permesso di consacrare più di 90 milioni e mezzo di franchi ad ammortizzare imprestiti o annualità ferroviarie, e lasciano inoltre un eccedente di più che 12 milioni e mezzo.

Ecco qual sia per il settennio 1867-1873 il profitto del capitale impiegato nelle ferrovie Belgiche:

1867	del	4,841	per	0/0
1868	»	5,134	»	
1869	»	5,893	»	
1870	»	6,043	»	
1871	»	7,357	»	
1872	»	5,215	»	
1873	»	5,120	»	

La vivace polemica sorta tra le società private e l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, dimostra che questo prosegue ad adoperarsi perchè un tale strumento di rapida comunicazione riesca sempre più utile al pubblico. All' incontro le Società temono ogni ribasso di tariffa, ogni miglioria che lo Stato introduce, perchè ciò che loro importa sovra ogni altra cosa si è il dividendo che queste migliorie assottigliano. Nell'opuscolo già citato: *Dix lettres sur les chemins de fer et l'état Belge*, pubblicato nel 1867, il signor *J. Malou*, non combatte, come qualcuno ha creduto, il sistema di affidare l'esercizio ferroviario allo Stato, ma unicamente contrasta i ribassi di tariffa, che egli reputa soverchi. « Je conclus, egli dice, à ce qu'il plaise au gouvernement et aux chambres de rétablir en Belgique des taxes modérées et néanmoins *rémunératrices*, réglées comme partout ailleurs, en vue de l'utilité e du profit, de manière a grossir le bénéfice net par l'extension du trafic; mais non, comme aujourd'hui en Belgique, *à devorer particuliérement le bénéfice par le mouvement* (1).

(1) Dix lettres etc. pag. 84.

Come si vede, al chiaro Senatore che difende gl' interessi, d'altra parte assai legittimi, delle Compagnie, ciò che spiacciono sono i soverchi ribassi delle tariffe. Presidente da quindici anni di una società ferroviaria, si trovò, come egli stesso dichiara, nella penosa condizione di non poter dare per vari anni dividendi ai suoi azionisti e non si duole senza motivo (1).

Certo la coesistenza in uno stesso paese delle ferrovie di Stato e di linee appartenenti a società, obbliga il primo a qualche riguardo per i capitali privati, e facilmente si comprende come in tale circostanza esso non abbia quella piena libertà di favorire il pubblico che avrebbe completa, quando concentrasse nelle sue mani la proprietà e l'esercizio di tutte le ferrovie nazionali. Insomma, ciò che si rimprovera al Governo belga, non è di aver *fossilizzata* ed *irrigidita* l'amministrazione ferroviaria, ma piuttosto di aver compiuto troppo rapide e troppo decise riforme nelle tariffe.

Seguendo le idee espresse fin dal 1848 dall'ingegnere *Desort*, nella sua memoria sulla *influenza delle tariffe sopra il movimento dei viaggiatori* (nella quale memoria si chiariva, come *entro certi limiti* e nei paesi popolosi, si potesse, coll'aumento del movimento ottenuto, mediante opportune facilitazioni, compensare le perdite provenienti dai ribassi) il Governo belga fece nel 1866 importanti riduzioni nel prezzo dei trasporti, accrebbe la velocità (2), aumentò il numero dei treni, ed applicò

---

(1) Vedi opuscolo *Encore cinq lettres ecc.* pag. 11.

(2) Nel Belgio in pratica raramente si raggiunge la velocità di 100 chilometri all'ora, massimo limite fissato nelle ferrovie dello Stato per i treni dei viaggiatori nei tronchi orizzontali e in linea retta. Tale velocità è limitata in generale da 51 a 60 chilometri

una tariffa differenziale al trasporto dei viaggiatori, decrescente in proporzione delle distanze. Queste riforme cagionarono una perdita temporanea all'Erario, come, per un certo tempo, sempre suol accadere, nelle applicazioni di troppo ardite riforme; e già questo squilibrio andava facendosi minore, quando il signor *Malou*, diventato ministro, volle modificare quelle innovazioni, le quali, secondo i calcoli di *Frère-Orban*, avrebbero finito con apportare ottimi risultati, così per le popolazioni come per lo Stato [1]. Ben si comprende che l'esistenza nel paese di molte Compagnie ferroviarie e i grandi interessi che vi sono collegati (per circa 500 milioni) non potevano non esercitare un'azione limitatrice, nelle facilitazioni che il Governo avrebbe potuto accordare al pubblico.

Poichè ho parlato di *Frère-Orban*, uno dei più eminenti uomini di Stato del Belgio, non è inutile ricordare, che sebbene egli sia deciso fautore del libero scambio e seguace delle opinioni smithiane in ogni ramo di pubblica amministrazione, in materia ferroviaria, si dichiarò campione risoluto dell' esercizio per parte dello Stato. Nella stampa, come alla tribuna, il *Frère-Orban* ha sempre difeso la tesi, *che le ferrovie ed il loro*

---

pei treni *express*, e da 32 a 53 per i *diretti* ordinari. Sulla linea da Verviers a Liegi, in continua rampa, la velocità massima non supera mai i 40 chilometri pei treni *express*. La velocità dei treni merci non deve mai superare i 45 chilometri all' ora, ed è generalmente compresa tra 25 e 30. I treni omnibus-viaggiatori corrono in media a 30 chilometri l'ora.

(1) La base differenziale per i viaggiatori fu applicata con pieno successo in Inghilterra dalla *Metropolitan*, dalla *North-London*, dalla *Great-Eastern* e da altre Compagnie. — A. Huberti et A. Habets, note allo Schwabe, pag. 166.

esercizio sono per essenza di dominio pubblico. — Egli dimostrò che le accuse di *socialismo*, *protezionismo*, *comunismo*, mosse contro coloro che sostengono tale principio, sono assolutamente infondate, poichè non si tratta, nel caso, di decidere fra il monopolio e la libera concorrenza, ma se il primo, necessario sempre in fatto quando si tratti di ferrovie, debba essere sfruttato da Compagnie, o da chi rappresenta gl' interessi di tutti i cittadini. — Egli affermò che era un antico e giusto vanto del partito liberale belga, quello di non permettere che i monopoli si sfruttassero a beneficio di corporazioni private, mentre il partito opposto aveva, nell' interesse delle Compagnie, cercato d' indebolire l' azione centrale del Governo a benefizio di speculatori; dimostrò che grazie a questa azione imparziale e benefica, il servizio ferroviario del Belgio era additato a modello pel buon mercato, la comodità e la precisione; e che, mentre l'ideale del partito retrivo era quello di spogliare lo Stato della rete ferroviaria a beneficio della rete delle Società, l'obbiettivo del partito liberale era intieramente l' opposto. — Quindi alla vigilia della caduta del gabinetto liberale, fece approvare dalla Camera l' acquisto, a favore dello Stato, di 600 chilometri già in esercizio, e di 700 che erano in corso di costruzione.

Un fatto che non si potrebbe negare, perchè dimostrato da varie statistiche, ma che d'altronde non credo di grande importanza, si è che nell' esercizio lo Stato spende più delle Società. La media delle spese di esercizio rispetto all' introito lordo ascese nel Belgio alle seguenti proporzioni:

	Esercizio dello Stato	Esercizio delle Società	
Anno 1872	59,95	51,53	per 100 degl' introiti.
» 1873	72,18	57,10	

Questa maggiore spesa non è che apparente, poichè il prodotto lordo dipendendo dalle tariffe, dove queste sono più basse (come avviene nel Belgio per le ferrovie dello Stato rispetto a quelle delle Società) maggiore è il traffico, e quindi, a prodotti uguali, più forti le spese d'esercizio. Inoltre il Governo offre elementi di comodità e sicurezza maggiori, bada a rifarsi dell'esborso e non a guadagnare; non esercita veruna strada a piccola sezione in cui le spese sono minori (1).

Qualcuno ha affermato che la responsabilità dello Stato per l'esercizio delle ferrovie nel Belgio è minore di quella delle Compagnie. Si è ugualmente mossa qualche obbiezione relativa alla competenza dei tribunali. Ma la giurisprudenza della Corte di Cassazione Belga ha definitivamente stabilito « che lo Stato è responsabile dei danni, cagionati per colpa e negligenza dei suoi impiegati, alle persone trasportate sulla ferrovia che esercita (2). » Questa sentenza ha fissato in modo definitivo la giurisprudenza.

Quanto alla competenza, la legge 16 luglio 1849 ha stabilito nel modo il più esplicito che tutte le contestazioni relative alle ferrovie dello Stato debbano essere giudicate dai tribunali di commercio (3).

Relativamente alle accidentalità che diedero luogo a morti, rileviamo, dalle statistiche comparate del *Weber*, che il Belgio è uno degli Stati nei quali il numero degli uccisi è minore, ragguagliato al numero dei viag-

---

(1) Annuaire des chemins de fer Belges, Bruxelles 1873-74.

(2) Cass. Belg. 14 Juin 1852 Pasicrisie 1852 pag. 370.

(3) Législation et jurisprudence des chemins de fer de la Belgique 1858, pag. 57. Il nostro Vidari trattò con molta dottrina tale questione.

giatori, ed è utile notare, come i paesi nei quali le disgrazie sono minori, son quelli appunto ove si hanno ferrovie governative; il che contribuisce a spiegare perchè le spese di esercizio siano più forti quando le esercita lo Stato, risolvendosi le precauzioni di sicurezza, specialmente per quanto riguarda un personale scelto e sufficiente, e le segnalazioni più perfette, in maggiore dispendio d'esercizio (1).

Posso dunque chiudere questi cenni sulle ferrovie belghe con le parole di *Michele Chevalier:* « Le ferrovie belghe sono una intrapresa esercitata in un intento nazionale, una creazione utile a tutti, i di cui benefizi si godono da ogni classe di cittadini (2). »

---

(1) Nei diversi Stati d'Europa nelle ferrovie si è avuto in media un ucciso:

ogni	117,000	viaggiatori in	Russia
»	1,660,000	»	Inghilterra
»	1,760,000	»	Francia
»	2,400,000	»	Austria
»	5,000,000	»	Belgio
»	11,500,000	»	Prussia

(V. pag. 549 *M. M. Fretherrn von Weber's Schule des Eisenbahnwesens. Leipzig* 1873).

(2) Cours d'économie politique, vol. I, pag. 364.

VIII.

Il regime ferroviario in Germania — Ferrovie degli Stati e di Società private — Le Eisenbahn-Verbände e la Verein — Esercizio di tronchi sociali fatto dallo Stato — Idea del concentramento della proprietà e dell'esercizio delle ferrovie nell'Autorità imperiale: ostacoli che vi si oppongono — Il particolarismo — Considerazioni politico-militari che spingono all'unità ferroviaria — La Cancelleria imperiale per le ferrovie — Provvedimenti probabili.

Un rapido esame delle fasi per cui è passata in Germania la quistione delle ferrovie ed una succinta esposizione dello stadio in cui essa attualmente si trova credo possa riuscire di qualche pratica utilità.

L'apertura delle prime ferrovie data in Germania dal dicembre 1835 e fu la Baviera che ne diede l'esempio, seguito tosto dalla Sassonia (1837). Il Brunswick, costrusse le prime ferrovie di Stato (1837); il Baden, l'Hannover, e il Wurtemberg ben tosto lo imitarono. La Prussia [1], incerta fra il metodo inglese e quello belga, offrì sin da principio una grande varietà nei sistemi adottati.

---

(1) *Weber*, Schule des Eisenbahnwesens, già citata. *Stümer*, Geschichte der Eisenbahnen. Entwickelung und jetzige Gestaltung sämmtlicher Eisenbahnnetze der Erde, Bromberg 1872.

In questo paese si ebbero infatti ferrovie private, sovvenzionate o con garanzia del prodotto chilometrico, o dell'interesse del capitale, e anche col concorso diretto dello Stato nelle spese di costruzione. Si ricorse pure a costruzioni a totali spese dello Stato e questo si valse altresì dell'applicazione d'una tassa speciale sul traffico ferroviario, destinandola all'ammortizzamento graduale delle azioni di Società proprietarie di vie ferrate. Questa specie di riscatto a lungo termine fu adottata, fra le altre, per la linea Colonia-Minden. Nel complesso però, mentre in Inghilterra si consideravano le ferrovie come intraprese puramente industriali, in Germania furono piuttosto riguardate come opere di interesse pubblico. (1)

La grave crisi monetaria del 1846 e 1847, aggravata dalle vicende politiche del 1848, riuscì disastrosa per le Società ferroviarie. Il governo prussiano comprese allora come fosse vano sperare che la rete ferroviaria nazionale potesse compiersi dall'industria privata ancorchè generosamente favorita e sovvenzionata. Addivenne quindi all'acquisto di un certo numero di tronchi già costruiti, od in via di costruzione, e si diede a seguire su larga scala l'esempio del Brunswick, iniziando nuovi ed importanti lavori a spese dello Stato, volgendo specialmente le sue cure al compimento delle linee che da Berlino doveano portare al centro ed ai confini della Germania.

Per conseguire un servizio diretto pei passeggeri e per le merci ed evitare gli inconvenienti dei trasbordi, le amministrazioni delle varie linee si erano successi-

---

(1) *Schwabe*. Studi sulle ferrovie inglesi pag. 10. V. pure *Weber*, Werth und Kauf der Eisenbahnen — Wien 1876.

vamente costituite in speciali gruppi (Eisenbahn-Verbände). Nel novembre 1846 si fondava da 16 amministrazioni ferroviarie tedesche, il primo nucleo della Lega delle strade ferrate (*Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen*) e la necessità di un' unica direzione fu così universalmente riconosciuta che nel 1851 erano già 53 le linee federate. — La solidarietà dell'esercizio fu anche favorita dalle periodiche riunioni degli ingegneri ferroviari (*Versammlungen der Techniker des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen*). Oggi nella *Verein* si contano novanta amministrazioni, comprese trenta austro-ungariche e russe e cinque belgo-olandesi, per una lunghezza totale di quasi 40,000 chilometri.

Il risultato di questo ordinamento fu abbastanza soddisfacente e per un certo tempo parve che rispondesse alle più importanti esigenze del traffico; oggi però si levano anche contro di esso forti lagnanze, poichè le molteplici amministrazioni ferroviarie non si ritengono sufficientemente cementate dalla *Verein*.

Già da vario tempo, quasi contemporaneamente all'adozione delle strade ferrate tedesche, valenti economisti, anche per un principio patriottico andavano affermando la necessità di affidare la direzione di questo possente strumento allo Stato. Nondimeno le teorie professate a questo riguardo da *Mohl*, da *Knies*, da *Wagner*, da *Perrot*, erano combattute con vigore da un'altra scuola economica, sembrando a taluno che le ferrovie di Stato mal si potessero accordare con i dettami di una sana economia politica, che si fonda sui principî della libera concorrenza.

La pratica esperienza, più di qualunque discussione teorica, giovò a determinare quale fosse il più esatto indirizzo da doversi seguitare. I confronti che ogni anno poterono farsi sulla costruzione e sull'esercizio

delle linee private o governative, modificarono opinioni, calmarono avversioni, accrescendo continuamente il numero di coloro che preferivano considerare queste strade, piuttosto quale un servizio pubblico, anzichè un ramo di privata speculazione.

Lo *Schwabe*, scrivendo nel 1870, riteneva che i 10,500 chilometri di ferrovia che si avevano in Prussia nel 1869, avessero richiesto un capitale di fr. 2,850,000,000. Il prodotto lordo che se ne ricavava era di fr. 375.000,000, mentre in Inghilterra, per costruire una lunghezza doppia di strade ferrate, s'era speso *quattro volte di più*, e il prodotto non era di 2 3/4 maggiore. Tenuto conto della minor ricchezza del territorio prussiano, questo scrittore dice che un tale risultato è un bel trionfo per quella nazione (1).

Pur riconoscendo che questa minore spesa può provenire in parte da che il lavoro nelle ferrovie è più a buon mercato in Germania, egli è fuor di dubbio che l'azione dello Stato tedesco in confronto all'iniziativa privata inglese ha avuto questi due vantaggi prevalenti: l'uno che le espropriazioni, per effetto di leggi più severe e più curanti dell'interesse generale, costarono meno; l'altro che si risparmiarono le forti spese che sono l'inevitabile corollario d'una pazza concorrenza fra le varie linee, stabilendo *a priori* un disegno semplice ed economico, il che mancò affatto in Inghilterra.

Confrontando il rapporto fra il prodotto lordo ed il netto delle ferrovie inglesi con quello delle prussiane troviamo i seguenti dati: (2)

---

(1) Op. cit. pag. 19 e 23.
(2) Op. cit. pag. 34.

	Inghilterra	Prussia
Prodotto netto nel 1866	— 49 0/0	— 52 72 0/0
» » » 1867	— 50 0/0	— 54 41 0/0
» » » 1868	— 49 0/0	— 54 01 0/0

Le ragioni di questa maggiore spesa delle linee prussiane le troviamo nel *Weber* (1) il quale con una tal quale enfasi apologetica così si esprime: « Le ferrovie tedesche si distinsero sempre per la eleganza e comodità delle vetture-passeggieri, la non comune ampiezza delle stazioni, la puntualità del servizio, la modica spesa, l'accurata esecuzione della sede stradale *(unterbau)* e delle sopra-edificazioni *(oberbaues)*, la pulizia ed accuratezza nella manutenzione, la posizione elevata della linea, per cui si hanno in maggior copia rilevati e ponti di quello che trincee e gallerie, l'accurata e particolareggiata classificazione degli impiegati, e infine per moderata velocità compensata dalla grande sicurezza dell'esercizio, ottenuta col mezzo di un ben ideato sistema di segnali ottici ed acustici. » Infatti sulle ferrovie Prussiane, nel 1870, vi fu un solo caso di disgrazia su tre milioni di passeggieri, mentre in Inghilterra nello stesso anno ve ne fu uno sopra 300,000.

Un tecnico inglese competentissimo, il *Macdonell*, riassume il suo giudizio sull'argomento nella seguente maniera: su molte linee tedesche e *segnatamente su quelle che appartengono allo Stato* i risultati del servizio sono eccellenti. Le tariffe sono meno elevate che in Inghilterra, e i vagoni più comodi degli Inglesi. In molte ferrovie inglesi le *prime classi* sono inferiori alle *seconde* delle ferrovie di Baviera, e in questo paese per-

(1) Op. cit. Schule des Eisenbahnvesens pag. 42.

sino le *quarte classi* hanno compartimenti riservati per le donne. Macdonell confessa infine che, anche nel trasporto dei bagagli, gli inglesi hanno qualche cosa da apprendere dalle ferrovie tedesche.

« Le nostre ferrovie, scrive lo *Schwabe* (dopo aver visitato le principali linee di Europa), sono le più economiche e le più rimuneratrici. L'esercizio vi si fa con regolarità e sicurezza, i treni di viaggiatori presentano comodità che difficilmente troviamo all'estero. » Relativamente alla proporzione dei proventi col capitale, lo stesso autore, in uno specchietto che si trova a pagina 12 della citata sua opera, dimostra che la media del profitto sul capitale impiegato fu in un settennio di 4, 04 0/0 in Inghilterra e di 5, 32 0/0 in Prussia (1).

Dal *Deutsche Eisenbahn-statistik für Betriebs-Jahr* del 1872 (2) rileviamo che in Germania, su 21,766 chilometri di via ferrata, i diversi Stati, in quell'anno, ne esercitavano 10,237 chilometri di loro proprietà e 2,028 appartenenti a Compagnie. Gli altri 9,501 erano esercitati da Società private. I 10,237 chilometri dello Stato si raggruppavano in 16 linee, il che dà una media di 639 chilometri per ciascuna. I 9501 chilometri delle Società erano ripartiti fra 32 Compagnie con 296 chilometri in media. La quota delle spese di esercizio raffrontata all'introito lordo fu durante il 1872:

a) per le strade esercitate dallo Stato e ad esso appartenenti . . . 63,25	per 100 dell'introito lordo.
b) per quelle *esercitate dallo Stato ed appartenenti a Società* 52,63	
c) per quelle esercitate direttamente da Società 52,25	

(1) Études sur les Chemins de fer.
(2) Berlino, 1874.

Dal che si rileva che lo Stato, quando esercita le proprie linee, incontra un maggior dispendio per assicurare un servizio più perfetto e che offra maggiori comodità. Quando invece deve tenersi entro i limiti di una stretta economia, per non scemare i proventi delle Società che li affidano l'esercizio delle loro linee, lo sa fare, mantenendosi per le spese di esercizio nelle stesse proporzioni delle linee esercitate dalle Società.

Ciononostante e malgrado il buon servizio che si compie in Germania, in particolare modo per i viaggiatori, la molteplicità delle Compagnie ed il frazionamento delle linee, come è facile comprendere, apporta non piccoli svantaggi, cagionati dalla coesistenza di ferrovie dell' Impero, di ferrovie private, e di ferrovie dei singoli Stati, la di cui autonomia, come vedremo, è vivamente difesa dal partito così detto *particolarista.* Questo stato di cose dà luogo a vive lagnanze, delle quali si fecero interpreti la stampa ed i varii congressi che si tennero in Germania in questi ultimi anni.

Nella riunione tenutasi in Lipsia nel maggio del 1872 dai rappresentanti delle Camere di Commercio tedesche *(Handelstag)* venne adottata una mozione del deputato *Witte* di Rostock, con la quale si facevano caldi voti perchè tutto il sistema ferroviario tedesco venisse assunto dall' Impero. Nella motivazione di queste proposte, si osservava che gli inconvenienti del sistema ferroviario germanico, già deplorati più volte dalle Camere di Commercio, divenivano ogni giorno più gravi; che essi erano cagionati, principalmente, dalla varietà e moltiplicità dei sistemi adottati nella direzione della rete ferroviaria tedesca, avendosi nello stesso tempo ferrovie dell' Impero *(Reichseisenbahnen)*, ferrovie dello Stato *(Staatseisenbahnen)*, ferrovie private] sotto l'amministrazione dello Stato, ferrovie indipendenti o date

in affitto, con circa 50 diverse amministrazioni ed unioni. Si diceva eziandio, che le Società dominano il pubblico ed il commercio, in quelle regioni nelle quali esercitano ferrovie; che una bene intesa riforma si poteva solamente sperare, quando tutte le ferrovie tedesche sieno amministrate con un concetto unitario, escludendo quello delle grandi Compagnie costituite mediante fusione delle minori Società ora esistenti, sistema che diede pessimi risultati in Francia, sia per la minacciosa potenza creata in seno allo Stato, sia anche perchè la sorveglianza governativa non offre di fronte ad esse una sufficiente guarentigia di valida protezione del pubblico; che infine questa superiore amministrazione deve, come per la Posta, presentare quelle garanzie, che giammai si potranno ottenere dalle Compagnie private e che solo dallo Stato si possono sperare (1).

Anche nei congressi di Economisti che da qualche tempo si sogliono radunare con notevole frequenza in Germania, questo concetto andava grado grado svolgendosi. In quello tenuto in *Eisenach* nel 1873 si dichiarò in modo formale « dovere per massima le ferrovie appartenere allo Stato, non solo per assicurarne il più comodo e sicuro uso a tutti i cittadini, ma anche per limitare il sistema delle Società per azioni i di cui abusi danno luogo a gravissimi disastri. »

Le strade ferrate dello Stato prussiano, il 1° gennaio 1875, avevano una estensione di 4057 chil., le ferrovie private di 11,431 chil. Appartengono al primo la grande linea dell'Est, che da Berlino mette a Danzica, a König-

---

(1) Appendix I. to report from select Committee on railway amalgamation (1872 pag. 811). V. pure *Weber*, Werth und Kauf ecc. cit.

sberg ed ai confini orientali del regno, e la linea slesiana che da Berlino mette a Breslavia e nei Riesengebirge. Tutte le altre comunicazioni di Berlino verso il Nord (Stettino), il Nord-Ovest (Amburgo), il Nord-Est (Annover e Magdeburg), il Sud-Ovest (Halle, Turingia, Lipsia), il Sud (tre linee verso la Sassonia e la Boemia) appartengono a Società private. La rete delle ferrovie dell' Annover, ora appartenente allo Stato Prussiano, ed altre linee nella Vestfalia, nell'Assia, nel Nassau e nelle provincie renane, sono disgiunte da quelle occidentali dello Stato e non comunicano fra loro, se non per mezzo di tronchi interposti, appartenenti a private Società.

Le linee, di proprietà degli altri Stati della Germania, comprendevano alla data anzidetta 6538 chilometri: soli 3520 chilometri erano di Società private, inclusevi le linee del Lussemburgo. Le prime appartenevano principalmente agli Stati del sud (Baviera, Würtemberg, Baden), e alla Sassonia; spettano all' Impero tedesco quelle dell' Alsazia e Lorena, cedute dalla Società francese dell'Est, in virtù del trattato di pace, e considerevolmente accresciute dall'Impero. Si hanno dunque cinque diverse amministrazioni, a cui bisogna aggiungere la sesta più piccola, dello Stato di Oldemburgo. Il grande vantaggio che si ottiene dal porre le strade ferrate in mano allo Stato, si è quello dell'unità e dell'eguaglianza di principî nell'amministrazione, il che non è possibile conseguire con Società che hanno spesso interessi opposti. Si studiò a lungo il problema di riparare in qualche modo agli inconvenienti derivanti dall' essere le strade ferrate in mano di privati e dallo sminuzzamento del sistema ferroviario, ripartito fra Amministrazioni private e governative, ma sino ad ora con un successo assai scarso.

In Baviera il maggior numero delle linee appartiene

allo Stato, e sono da esso molto ben esercitate. La Società *delle strade ferrate orientali* vi possedeva quasi 1000 chilometri; questa linea fu pur essa espropriata dallo Stato nel 1875. Se così da un lato progrediva il sistema delle strade ferrate governative, esso non giovava che ad ampliare i gruppi delle ferrovie di Stato, gruppi distinti l'uno dall'altro, e che spesso non erano in accordo fra di loro. Ad ovviare a tali inconvenienti, la Prussia con grande saggezza ha assunto l' esercizio di molte linee ferrate spettanti a Società private, ben sapendo, che in ordine ai rapporti con le popolazioni e lo Stato, giova assai più l'*esercizio* che non la *proprietà*, e questa è anzi pressochè inutile senza quello, mentre l'esercizio governativo può aver luogo utilmente senza che sia necessaria per lo Stato la proprietà.

Lo Stato amministra queste linee a conto delle Società con propri impiegati. Le Società vi esercitano un certo sindacato, e probabilmente sarà più efficace e sicura la sorveglianza da esse compiuta, e darà maggiori vantaggi per entrambi i cooperatori, di quello che non si consegua dalla vigilanza dello Stato sulle Società. Queste convenzioni si fecero specialmente in ordine a linee per le quali lo Stato aveva prestato guarentigie, o pagava sovvenzioni, ed al cui buon andamento esso era quindi molto interessato.

Il 1° gennaio 1875 già 2709 chilometri di ferrovie private erano in Prussia esercitate dallo Stato; in esse si comprendevano due importantissime linee, l' *Oberschlesischebahn* nella Slesia e il *Bergisch-Märkischebahn* (che riannoda il Weser col Reno) nelle provincie renane e di Vestfalia. Cionondimeno ancora 8744 chilometri di ferrovie prussiane sono attualmente esercitate da Società private.

In Baviera e nel Baden parecchi comuni hanno co-

struito brevi tronchi di vie ferrate, che furono quindi assunti in esercizio dallo Stato e per tal modo i gruppi delle vie ferrate esercitate dal Governo sono andati in queste regioni progressivamente estendendosi. Non sempre queste Società hanno guadagnato nel passaggio delle loro linee all'amministrazione dello Stato; non già che questo non amministri abbastanza bene e non lasci un discreto provento netto, chè anzi la Prussia ha tramutato parecchie ferrovie, che sotto l'amministrazione privata non rendevano nulla, in linee assai rimuneratrici; ma lo Stato assumendo l'esercizio obbligava non di rado le Società a compiere ed estendere maggiormente le loro linee, da esso assunte in esercizio. Il che se in generale riuscì molto utile al pubblico, non tornò sempre di vantaggio agli azionisti.

Un altro mezzo per rimediare allo sminuzzamento del sistema delle ferrovie germaniche, fu tentato dall'Impero. Valendosi dei poteri accordatigli dalla Costituzione, il Governo imperiale instituì un Ufficio centrale di sindacato e di vigilanza che s'intitola: *Cancelleria imperiale per le ferrovie.* Questo Ufficio, che soprasta, tanto alle ferrovie private, quanto a quelle dei singoli Stati, ha potuto attuare utili riforme secondarie e risolvere non poche questioni di qualche importanza.

Ma la imperiale Cancelleria ferroviaria non ha poteri sufficienti per esercitare un'azione efficace nelle questioni più gravi e specialmente nella materia dell'unificazione delle tariffe e delle norme amministrative proprie delle varie Direzioni. Si aggiunga che le grandi Società e le Direzioni delle ferrovie di Stato, invece di prestarsi ad una azione di unità e di centralismo, difendono, come è noto, vigorosamente la loro autonomia. Questi ostacoli che in Germania hanno la principale radice in quella tendenza che noi italiani chiamiamo regionalismo, fanno

sempre maggiormente sentire presso quel popolo la necessità di unificare l'amministrazione di tutte le vie ferrate, affidandone la proprietà o, quel che più rileva, l'esercizio, all'autorità imperiale.

Anche il Ministro delle finanze *Camphausen* ed il presidente della Cancelleria imperiale, *Delbrück*, sebbene teoricamente contrarii ad una soverchia ingerenza dello Stato nelle materie economiche, finirono con riconoscere pur essi la convenienza di compiere la grandiosa e utilissima riforma ferroviaria.

Ciò che molti non ancora compresero chiaramente si è che in Germania non si disputa più se lo Stato debba e possa utilmente assumere l'esercizio delle ferrovie. Ormai tale questione può dirsi praticamente decisa, l'esperienza avendo dimostrato assai più utile nell'interesse generale di tutti i cittadini, questo metodo, che non quello delle ferrovie amministrate da privati. Quindi ad ogni anno in tutti gli Stati Germanici si fa sempre minore il numero delle Compagnie, e, come s'è veduto, diviene più esteso il percorso chilometrico delle ferrovie, o possedute, o, quel che importa, esercitate dal Governo.

La difficoltà sta invece nel persuadere i varî Stati confederati e specialmente la Baviera, il Würtemberg e la Sassonia, a cedere la suprema direzione delle loro strade ferrate di Stato da essi esercitate, ed affidarne l'esercizio all'Impero. Si è il particolarismo, non la teoria economica, che colà oppugna la rete ferroviaria unica. Il concetto della conversione è perciò caldeggiato da quanti appoggiano il movimento della unità nazionale, e la vogliono vigorosa e possente; è naturalmente avversato dagli autonomisti, dai retrivi e da quanti rimpiangono gli antichi piccoli Stati e nutrono vaghi timori, o gelosie per lo accrescimento della potenza dell'autorità imperiale.

Malgrado tutte queste difficoltà, il grande concetto, che l'Imperatore e Bismark per un senso di giusto patriottismo caldamente promossero, progredisce ogni giorno, andrà poco a poco maturandosi nelle menti, e, se non d'un tratto, esso verrà attuato gradatamente, in un non lontano avvenire. L'autorità imperiale limitandosi per ora ad accrescere i poteri della Cancelleria ferroviaria, potrà effettuare utili riforme. Estendendo poi l'esercizio del Governo a molti altri tronchi di Società private, conseguirà nelle relazioni col pubblico, un risultato uguale a quello, che si avrebbe col farne passare la proprietà al Governo. Finalmente l'opinione pubblica anche per altre gravissime considerazioni condurrà i varî Stati a mostrarsi meno riluttanti di fronte al grandioso concetto dell'unità ferroviaria. Ciò che in particolare modo influirà a distruggere i pregiudizî autonomisti, non sarà solo il sentimento dell'unità nazionale che si affermerebbe potente dell' unità ferroviaria, ma più ancora altre importantissime considerazioni d'ordine politico-militare.

Tanto negli anni 1866, quanto nel 1870, le ferrovie tedesche resero all'armata e quindi alla nazione, servigi eccezionali. Non di meno, in molte pubblicazioni, venne dimostrato, che se non si fosse avuto un soverchio frazionamento nelle amministrazioni delle varie linee, i risultati sarebbero stati ancora più rapidi, più grandiosi e sicuri. Si osservò che Berlino è posto in comunicazione colle provincie renane, col Belgio e colla Francia, per mezzo di tre diversi gruppi di ferrovie, le quali non contano meno di dodici amministrazioni. È impossibile che tutto ciò non dia luogo ad ostacoli, a remore ed intralci. Malgrado il patriottismo delle Società tedesche e benchè esse facciano parte della *Verein*, che, per quanto lo concede l'indole dell'istituzione ed i mezzi

di cui dispone, tende ad accentrare ognor più il servizio, non si può vincere gli ostacoli inerenti e proprî all'ordinamento stesso. In autorevoli pubblicazioni politiche e militari apertamente quindi si dichiara, che la Germania dev'essere in posizione di poter trasferire in pochi giorni, tanto sulle frontiere orientali, quanto su quelle occidentali occorrendo, 200,000 uomini con tutto il copiosissimo moderno materiale da guerra, gli approvigionamenti e le ambulanze. Ora di fronte a questo gravissimo argomento della sicurezza del nuovo Impero, molte gelosie e divergenze d'opinioni cesseranno, poichè è troppo agevole comprendere quanto più sarebbe pronta e vigorosa l'azione militare, se le vie di comunicazione appartenessero all'autorità imperiale la quale in tempo di pace le coordini e le unifichi, di quello che se esse continuassero, come attualmente, nella dipendenza di enti diversi. Indubitatamente quindi, gravissime considerazioni tantò d'ordine economico, quanto d'ordine politico-militare, spingeranno la Germania a compiere la grande riforma.

A taluno può a primo aspetto sembrare, che a sciogliere un così fatto problema, possano opporsi ostacoli d'ordine finanziario. Tali ostacoli però sono più apparenti che reali; e non solo per la relativa prosperità delle finanze dell'Impero, ma più ancora perchè la questione, considerata sotto questo aspetto, presenta un campo vastissimo a svariate combinazioni, le quali consentono di conseguire il risultato pressochè senza aggravî per le finanze nazionali.

È facile comprendere, come per un governo le difficoltà maggiori ed i maggiori probabili aggravî finanziari, relativamente ad operazioni di questa natura, si presentino, allorchè esso voglia procurarsi capitali, per far fronte alla costruzione di nuove ferrovie, le quali

malgrado studi preventivi abbastanza ponderati, possono richiedere per una folla di eventualità, un maggiore dispendio del preveduto, o dare nell'esercizio un reddito netto di gran lunga inferiore a quello che si supponeva. Quando invece si tratta pel Governo di subentrare o nella proprietà di una ferrovia già costrutta, od anche meglio nell'esercizio di una che spetta a Compagnia privata ed è da essa esercitata, la cosa si presenta sotto un aspetto ben più favorevole. In tal caso è tolta la possibilità di errori, relativamente al valore delle costruzioni, le quali non si apprezzano più sulla spesa presunta o reale, ma sull'effettivo reddito netto. D'altra parte prendendo per base dei calcoli gli ultimi anni di esercizio, può dedursi con piena sicurezza l'ammontare preciso delle spese, il probabile introito lordo ed il netto ricavo.

Lo Stato quindi, cambiando le azioni della Società ferroviaria in titoli del Debito pubblico, previo un ben ponderato calcolo della rendita da emettere in corrispettivo, tenuto conto delle sovvenzioni con ciò risparmiate, può riuscire a compiere l'operazione con una semplice permuta, senza alcun maggior onere e sborso di capitali. Questo avverrà sempre, quando la rendita consegnata agli azionisti, non superi il probabile provento netto della ferrovia in tal guisa acquistata.

Il timore di un maggior onere finanziario, non può quindi costituire un ostacolo serio e poco esattamente ragionano coloro, i quali desumono la possibilità d' un riscatto ferroviario soltanto dalle condizioni nelle quali si trovano le finanze dello Stato che intende compierlo; poichè anche con le finanze oberate può essere possibile un'ottima operazione di riscatto e di esercizio ferroviario e può anzi contribuire a ristorarle.

Cionondimeno quand'anco lo Stato incontrasse per al-

cuni anni qualche piccola perdita, ne sarebbe più tardi compensato dal consueto aumento progressivo nel prodotto dell'esercizio; e ad ogni modo un qualche piccolo aggravio che emergesse a suo carico da tale operazione, non potrà mai far pentire il Governo imperiale di aver compiuto un fatto di così alta importanza nazionale, qual è questo del riscatto e dell'esercizio riunito di tutte le ferrovie tedesche.

Conchiudendo con le parole del Bergmann (1) (membro della Camera di Commercio di Strasburgo e della Commissione d'inchiesta per la riforma delle tariffe ferroviarie in Alsazia) diremo che: « malgrado l'introduzione su tutte le linee tedesche, di un sistema di tariffe uniforme e semplice, malgrado l'applicazione delle leggi e dei principî fondamentali che reggono il sistema moderno di comunicazioni e di trasporti, l'unità ideale desiderata non sarà raggiunta se non quando i diversi Stati d'Allemagna si convinceranno che gli interessi generali non possono venir favoriti che colla cessione all'Impero di tutte le linee di strade ferrate. »

---

(1) Zur Enquete ueber ein einheitliches Tarif-System auf den deutschen Eisenbahnen, von Gustav Bergmann. Vertreter für Elsass-Lothringen in der Tarifreformenquete commission. Strassburg 1875, pag. 87.

IX.

La politica ferroviaria nella Monarchia Austro-Ungarica — Ferrovie di Stato e le grandi Compagnie private — Ferrovie Ungheresi e loro avvenire — Opinioni e tendenze attuali circa le ferrovie di Stato.

In Austria le prime ferrovie con locomotiva datano dal 1836 *(Ferdinand-Nordbahn)*. Sino dal 1825 si erano però iniziate le costruzioni pel tronco *Budweis-Linz* (il quale oggi fa parte della *Elisabeth-Bahn*), e che era destinato ad essere esercitato a cavalli (1).

Nel 1841 venne deciso che il Governo avrebbe costrutto ed esercitato le ferrovie per conto proprio, e nel 1854 già se ne avevano per un'estensione di 1000 circa chilometri che da Vienna volgevano a Cracovia, a Cormons, a Pest, a Trieste, quasi tutte però incomplete.

Le condizioni politiche dell'Impero Austriaco richiedevano un grande sviluppo ferroviario per collegare al centro ed affratellare tra loro le varie nazionalità che lo componevano; d'altra parte le continue perturbazioni

---

(1) V. *Weber*, *Stürmer*, opere citate.

alle quali esso era in preda e le spese militari cui non poteva sottrarsi, avevano oberato le finanze dello Stato, onde il lavoro delle ferrovie dovea procedere lento ed interrotto.

Spinto dalle esigenze gravissime dell'erario e dal desiderio di dare un maggior svolgimento alle ferrovie dell'Impero, nel 1855 il Ministro *De-Bruck* alienò ai banchieri Sina, Eskeles, Blount, Pereire, Galliera ed altri, per la durata di 90 anni, a partire dal 1858 e pel valore di centosettanta milioni di franchi, 1100 chilometri di ferrovia colla garanzia governativa di un interesse del 5 e 2 10 0/0. Per altri 30 milioni il Governo cedeva a questo gruppo di Banchieri, che creavano tosto la Società degli *Staatseisenbahnen*, un'immensa quantità di terreni demaniali, di miniere e di officine dello Stato di grande valore. I forti guadagni realizzati da questa Società destarono in Austria lo spirito avventuroso delle intraprese ferroviarie. — Nel 1858 si fondava la *Sud-Bahn* della quale erano promotori Rothschild, Galliera, Blount, Talabot ed altri banchieri. La nuova Società doveva costrurre ed esercitare la linea di Trieste e le sue ramificazioni dell'Ungheria, del Tirolo, del Lombardo Veneto, ed il passaggio del Brennero.

Intanto l'Ungheria, avendo conseguita, principalmente per l'opera di Francesco Deak, col compromesso del 1867 la sua semi-autonomia, vide che la direzione dei nuovi tracciati ferroviari doveva essere profondamente modificata per servire agli intenti politici della giovane nazione magiara.

Se delle ferrovie austriache era centro Vienna, delle Ungheresi dovea esserlo Pest, città che ora conta già 650 mila anime. *Le ferrovie dello Stato ungherese* si congiungono alla rete di Gallizia e della Slesia austriaca. Ma è specialmente verso il Sud ed all'Est che il

Governo Ungarico si sforza a svolgere le sue comunicazioni ferroviarie. Al Sud, acquistando le linee del Sud-Bahn che partono da Ofen, e terminando alcuni tronchi di spettanza dello Stato, tende all'Adriatico e a fare del porto croato di Fiume, il rivale di quello di Trieste; e vi riuscirà. Nella ferrovia della Theiss, che è il mezzo principale di comunicazione con la Rumenia, il Governo ungherese si è assicurato la preponderanza (ottimo sistema pur questo d'indiretto riscatto) con l'acquisto d'un gran numero di azioni; e con le linee che da Pest volgono a Belgrado cerca ora di creare una diretta comunicazione colla Serbia. — Di tal guisa fra pochi anni Pest si troverà sulla via più breve tra Costantinopoli ed il mare del Nord, e le ferrovie gioveranno grandemente ad aumentare le relazioni ed i vincoli fra il Regno del *Magyar* e le contrade della Romenia, della Serbia e della Bosnia.

Le linee dell'Impero Austro-Ungarico, esercitate od in costruzione, ascendono a circa 18 mila chilometri. — In pochi Stati Europei le ferrovie ottennero risultati economici così grandiosi a vantaggio delle popolazioni come nella monarchia austriaca e dovettero persuadersene quanti hanno visitato la grande esposizione di Vienna del 1873. — Cosifatti progressi, sono specialmente notevoli al di là della Leitha, il fiumicello che divide l'Austria dall'Ungheria, perchè la prodigiosa fertilità dei terreni alluvionali di questo reame, lo pone in grado di essere il granaio di gran parte d'Europa; al che gli gioveranno grandemente le nuove reti ferroviarie (1).

---

(1) Veggasi *Ignaz Kohn*. Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie, Jahrgang 1873.

L'Ungheria produce in media da 95 a 120 milioni di ettolitri di

Non si può negare che i capitali, in gran parte francesi, impiegati nell'Austria Ungheria dalle su menzionate Società, non abbiano contribuito largamente a dare un grande sviluppo all'industria di quell' Impero (1); ma d'altro canto volendo essere imparziali, bisogna pur convenire che il sistema seguito dal Governo ha dato luogo pur esso a molti inconvenienti e la stampa nonchè i corpi morali si rivolsero più volte al Governo rendendoli noti.

Gustavo Bing (2) rimprovera al Governo di avere per un piatto di lenti venduto la sua primogenitura ferroviaria. Egli crede che con queste intraprese sulle quali sventola bandiera estera *(unter fremder Flagge)* si avessero eziandio secrete mire di influenza politica.

In questi ultimi anni le Camere di Commercio di Praga, Eger, Salzburg indirizzarono allo Stato importanti e giudiziose memorie, nello intento di determinarlo al riscatto ed all'esercizio di tutte le ferrovie che attualmente sono in potere delle varie Compagnie.

« Colla politica adottata, dice Gustavo Bing, tenendo dapprima le ferrovie in potere dello Stato, per poi affidarle ad un consiglio di amministrazione di conces-

---

grano. Il costo del grano non superò mai negli anni più scarsi le L. 20 all'Ettolitro, comunemente è al prezzo di L. 14 per Ettolitro. Recentemente si è dato in Ungheria un largo sviluppo alla molitura a vapore dei grani, per l'esportazione delle farine, col sistema Americano; e Temeswar, Pest e Szegedin ne esportano in Egitto, al Brasile, al Plata. Genova, il vero porto naturale dell'Austria sul Mediterraneo, particolarmente per l'America del Sud, dovrebbe attirarsi questo transito appena sia terminata la Pontebba.

(1) *Bailleux de Marisy* nella Revue des deux mondes — Aprile 1874, pag. 718 — ne fa una splendida descrizione.

(2) Ein Eisenbahn-programm von *Gustav Bing*, Wien 1875.

sionari, non solo fu dilapidato un cespite di ricchezza nazionale d'immenso valore, ed abbandonati ad un remoto futuro i diritti dello Stato ancora più preziosi, ma inoltre fu (senza volerlo e forse senza saperlo) risvegliata e stimolata potentemente quella sete di facili guadagni, la quale cagionò uno spostamento le di cui conseguenze pesano tutt'ora sulla nostra vita economica (1). »

Il mantenimento delle ferrovie affidate all'esercizio di privati importa per l'erario della Monarchia, un onere che rappresenta il 5 0/0 di tutto il debito dello Stato ed ha elevato del 10 0/0 il bilancio annuale. Questi calcoli sono instituiti dal *Bing*, il quale cita le seguenti notevoli conclusioni di una Commissione tedesca:

« Nell'istituire ed organizzare le ferrovie, in quel « modo che s'è cominciato a praticare in questi ulti- « mi anni e al quale sempre maggiormente si dovrà « attenere in avvenire, si è stati guidati fors'anco senza « rendersene ben conto, da quelle viste e da quei prin- « cipî economici che hanno per scopo ultimo la riu- « nione di tutte le ferrovie nelle mani dello Stato. Le « ferrovie sono pubblici mezzi di trasporto ed in con- « seguenza della loro natura e scopo sono pareggiate « alle strade nazionali. Egli fu soltanto a motivo di pres- « santi circostanze finanziarie che ci siamo allontanati « da questa meta ed abbiamo tolto dalle mani dello « Stato le ferrovie per darle in mano alla speculazione

---

(1) È inutile ricordare come la speculazione o meglio l'agiotaggio sui titoli ferroviarî, ebbe una grande parte nella crisi 1873-74, che rovinò tante famiglie, annullò capitali così cospicui e trascinò sul banco degli accusati anche notabilità politiche e finanziarie.

« ed all' industria privata. » La teoria e la pratica, conchiude il *Bing* nelle sue *Allegemeine Betrachtungen*, apertamente si esprimono in favore del passaggio dal sistema delle ferrovie private a quello delle ferrovie dello Stato (1).

---

(1) « Teorie wie Praxis sprechen allerwärts laut für den Ueber-« gang vom Privat zum Staatsbahnsystem, oder richtiger ausge-« drückt von den Eisenbahn-Erwerbswirthschaft zur Eisenbahn-« Verwaltungswirthschaft. » (Ein Eisenbahn-programm, pag. 5 e pag. 13).

X.

Italia — tendenza a riguardare le ferrovie come un ramo di pubblico servizio e non come una industria — Motivi per cui si deviò da questo esatto concetto — Il pubblico chiede sorveglianza efficace; è essa possibile? — Difficoltà che sono inerenti al servizio ferroviario fatto da Società — Tariffe — Vantaggi dell'esercizio affidato allo Stato — Le Ferrovie e la difesa nazionale — Obbietti contro l'esercizio Governativo: in gran parte si fondano su di un equivoco: i mezzi industriali dei quali lo Stato si giova in un pubblico servizio, non bastano a farlo considerare come esercente una industria, mancando uno scopo di lucro — Risposte alle principali obbiezioni che si muovono all'esercizio ferroviario dello Stato e Conclusioni.

Ho creduto utile esporre le principali vicende che la politica ferroviaria ebbe in America, in Inghilterra, in Francia, nel Belgio, in Germania e nell'Impero Austro-Ungarico, affinchè gli effetti che se ne ebbero presso questi popoli, valessero maggiormente ad illuminare le applicazioni, che, tenuto il debito conto della varia indole nazionale, torni opportuno farne in Italia.

Avrei potuto tener parola delle ferrovie Neerlandesi, Ottomane, Svizzere, Russe e via dicendo, ma i metodi seguiti da queste e da altre nazioni nel promuovere la costruzione e nell'attuare l' esercizio delle strade di ferro, non differenziano dalle norme adottate negli Stati

di cui ho tenuto parola, in guisa da presentare la quistione sotto un nuovo aspetto. Quindi i sistemi da queste nazioni seguitati non potrebbero gran fatto influire a formare un esatto criterio della quistione, e parmi che i dati che ho raccolto in questa pubblicazione, possano essere sufficienti a meglio risolverla.

Un nuovo, ed a mio avviso, più esatto concetto, si fa strada oggidì nelle menti e fa riguardare una ferrovia non già come una forma di produzione industriale, bensì come un ramo importantissimo di pubblico servizio, del quale lo Stato deve garantire la bontà, l'esattezza e la inalterata continuità alle popolazioni. In altri termini la ferrovia comincia ad essere considerata come una strada internazionale o nazionale, che dovrebbe essere compresa fra le cose che l'articolo 427 del patrio Codice Civile, dichiara spettanti al demanio pubblico, ed in ordine alle quali il Governo deve provvedere, affinchè le popolazioni possano goderne nel miglior modo e con la massima economia.

All'epoca che *Pease* e *Stephenson* ottenevano in Inghilterra le prime concessioni, nessuno ha preveduto, nè il poteva, ciò che sarebbero divenute per la vita delle Nazioni quelle due guide di ferro, sulle quali scorrono rapidamente persone, idee, ricchezze, diffondendo nella umana società la vita, che il sangue scorrendo per le vene, mantiene nei corpi animati. Ed anche quando le ferrovie cominciarono a distendersi sul continente europeo, intorno al 1840, si sarebbe mai potuto pensare, di veder Pietroburgo congiunto a Parigi, Nuova York a San Francisco; superato il Brennero, perforato il Cenisio, attaccato dalle perforatrici il Gottardo?

Non si sarebbero forse allora giudicati sogni le ipotesi di 150 chilometri divorati in un'ora dalle *Crampton;* 500 tonnellate rimorchiate da una *Verpilleux-*

Sturrok; una rete di 270 mila chilometri che si distende in ogni parte del globo e che sebbene già abbia richiesto l'enorme somma di 70 mila milioni, si accresce ogni giorno, e si completa sui mari con le periodiche linee di navigazione a vapore (1)?

Se quarant'anni or sono, un illustre statista, dopo avere personalmente visitato la linea *Manchester-Liverpool*, osò asserire nel Parlamento francese, che le ferrovie non avrebbero potuto giovare se non di trastullo agli oziosi d'una capitale o tutt'al più di mezzo di trasporto in qualche caso eccezionale: non deve far meraviglia se non si previdero subito tutte le grandi applicazioni di questo meccanismo, le possibili complicazioni che sarebbero sorte in progresso di tempo dal lasciarle costrurre od esercitare da Società di speculatori, e se non si seppe, con giusto criterio, classificarle senz'altro fra le strade nazionali.

Con molto acume e somma precisione d'idee osserva il già citato *Bergmann* (2), che la ferrovia non è altro che la trasformazione la più completa delle antiche grandi strade e come quelle erano proprietà nazionale, lo devono pur essere le ferrovie, il che è conforme alle più sane idee politiche, amministrative ed economiche. La ferrovia ha fatto diminuire grandemente l'importanza delle strade nazionali ordinarie; alle ferrovie va congiunta l'azione di chi trasporta, il che adduce una logica restrizione dell'azione individuale nel-

---

(1) *Lorta*, Lezioni al R. Istituto d'applicazione per gl'ingegneri di Milano. Cap. XVI. - *Boccardo*, Dizionario, seconda edizione 1875, parola Ferrovie, sotto cui si racchiude un piccolo trattato della materia.

(2) Zur Enquête, ecc.

l'uso dei nuovi mezzi di trasporto poichè questi mezzi devono essere concentrati in mano di chi esercita la nuova strada. Ciò nonostante sia che lo Stato amministri o faccia amministrare questa strada, egli ha l' obbligo di prendere efficaci provvedimenti, affinchè le condizioni che sono proprie e necessarie ad una ferrovia ed al suo utile esercizio, l'accentramento cioè e *l'unità*, non violino la libertà e l'uguaglianza di tutti. Per conseguire questo risultato si deve quindi avere un servizio pubblico per effettuare i trasporti delle persone e dei prodotti ad uso e vantaggio dell'universalità. Il quale servizio sarà tanto più vantaggioso, quando si riesca a conseguire *l'unità* e la *continuità* della ferrovia; la facile *concentrazione* di persone e di merci alle stazioni, la *regolarità, sicurezza, responsabilità* ed *uguaglianza* per tutti, senza eccezioni o favori; riducendo le tasse al *minimum* con tariffe semplici e pubbliche.

Sventuratamente, conclude *Bergmann*, lo Stato concedendo l'esercizio delle ferrovie a privati, ha abbandonato il principio fondamentale in fatto di pubbliche comunicazioni.

« Le ferrovie, » diceva assai bene l'onorevole ingegnere Perazzi, « prendendo il posto delle grandi strade na-
« zionali, e diventando parte integrante, strumento ne-
« cessario dell'industria, della produzione e dei bisogni
« delle regioni che attraversano, costituiscono un grande
« servizio pubblico, di somma importanza anche sotto
« il rispetto politico-militare. Dalle ferrovie dipendono
« le sorti dei commerci, dell'industria e dell' agricol-
« tura; una modificazione di tariffa, anche di poca im-
« portanza assoluta, basta a favorire o ad incagliare il
« commercio e la produzione d'intiere contrade. Ora
« di questa straordinaria potenza delle Società ferro-

« viarie il pubblico ovunque s' inquieta; e in quei paesi
« dove le ferrovie hanno preso maggiore sviluppo, vi-
« vissima è la lotta del pubblico contro il monopolio
« ferroviario esercitato da private Società; e la lotta si
« fa ancor più ardente quante volte il pubblico ha la
« prova che il monopolio abusa del suo privilegio (1). »

I Romani riguardavano la strada come cosa sacra, ed assolutamente estranea a qualunque idea di privato lucro; ai popoli di tradizione latina ripugna quindi il concetto che la strada, sia dessa ferrata o no, possa formar soggetto di speculazione e d'industria.

L'idea di strade costrutte con mezzi privati e per l'uso delle quali si fa pagare un pedaggio, se era ed è conforme alle leggi ed alle tradizioni della Gran Brettagna, ci farebbe risalire alle usanze di quelle infelici epoche feudali, quando i castellani si credevano in diritto di riscuotere da chi passava per la strada, la tassa di *angaria*.

La novità di questa applicazione meccanica, i mezzi industriali dei quali si serve chi esercisce la ferrovia, le operazioni commerciali che essa richiede, e sopratutto la forte spesa che la loro costruzione esige, fecero deviare alcuni governi dai principî generali che riguardano le grandi strade. In alcuni paesi quindi si permise che i privati ne costruissero e ne esercitassero liberamente, con quanto danno ed inconvenienti già ebbi occasione di esporlo altrove. Altri governi invece si tennero saldi a più giusti concetti e, come il Belgio ed altri Stati, fra i quali si annovera il regno di Sardegna,

---

(1) Atti parlamentari, Camera dei Deputati (1874-75). Relazione Perazzi, pag. 27.

costrussero ed esercitarono per proprio conto le più importanti linee ferroviarie.

Il risultato che si ottenne dalle costruzioni effettuate dallo Stato, quello si fu della scelta dei tracciati più utili alla generalità dei cittadini, senza disperdimento di capitali in linee superflue o di supposta concorrenza; l'esercizio effettuato dallo stesso presentò regolarità, sicurezza, imparzialità ed uguaglianza per quanto specialmente riguarda i trasporti commerciali; punto questo di capitale importanza, se si vuole mantenere una leale concorrenza fra le *cose* appartenenti ai varî commercianti; del che la storia dell'esercizio ferroviario ci dimostra pur troppo essere assai difficile avere un' assoluta garanzia quando le strade ferrate dipendono da Società private.

Sono troppo note le naturali tendenze del tornaconto individuale le quali, ancorchè utili nei confini degli affari privati, diventano pessime portate nei servizî pubblici. Quindi anche coloro i quali diniegano al governo proprietà ed esercizio di ferrovie, riconoscono come, affinchè questo monopolio non divenga tirannico per le popolazioni e minaccioso per lo Stato, debba essere severamente infrenato da chi rappresenta la somma degli interessi sociali. In ciò convengono quanti di questo argomento si occuparono, e nessuno oggidì nega al Governo, specialmente in Italia, il diritto di sorvegliare le Compagnie, di obbligarle ad adempiere certi patti ed a seguitare certe norme stabilite nell'interesse generale.

La quistione diventa più ardua nel campo pratico sotto un altro aspetto. Questa sorveglianza può essa riuscire efficace quanto lo desidera il pubblico? può e deve essere continua, minuta, sottile, come non pochi pretenderebbero? Quando ciò si pretendesse (e per la

efficacia sarebbe necessario), bisognerebbe creare una nuova amministrazione sovrastante a quelle delle Compagnie; ed oltre la doppia spesa si avrebbe un dualismo, fonte perenne di lotte, di questioni e litigi senza fine. Le Compagnie nell'accennata ipotesi non sarebbero più che un vano nome, perchè a fine di proteggere efficacemente il pubblico, bisognerebbe metterle completamente agli ordini del Governo, divenendo i loro impiegati altrettanti dipendenti dei funzionari governativi.

Che se invece si voglia mantenere un' apparenza di vigilanza, reprimendo a quando a quando alcuni inconvenienti più gravi, alcuni abusi più appariscenti, si sarà creato quell' ibrido sistema contro cui reclamano i commercianti e gli industriali francesi; lagnanze e reclami che si trovano riassunti nella relazione già citata della Sotto-Commissione *Dietz Monnin*, compilata in seguito all' inchiesta parlamentare del 1871-74. Malgrado che il Commissariato sia composto in Italia di un personale abbastanza buono, gli inconvenienti lamentati altrove essendo propri del sistema, è naturale che anche presso di noi si verifichino.

Una massima la di cui verità non si può oramai più contrastare da chi abbia nelle cose ferroviarie una qualche esperienza, chiarisce, che malgrado tutti i possibili vincoli legislativi e regolamentari, malgrado tutta la più diligente vigilanza, *il vero padrone di una ferrovia, non è già il proprietario della stessa, ma chi la esercita.* — Tutti i sistemi che si consigliano e si propongono per la vigilanza sulle varie Società anonime; e quindi anche su quelle esercenti ferrovie, o si spezzano o si piegano, malgrado il buon volere dell'Amministrazione e dei suoi valenti e diligentissimi impiegati, dinnanzi alla paziente e tenace resistenza dell'interesse privato, che trova sem-

pre nuove formule e nuovi mezzi, per fare ciò che coincide col suo tornaconto e per non eseguire quello che ad esso contrasta. Ond'è che il Governo il quale faccia esercire ferrovie da Società private, più o meno deve affidarsi in qualche modo al loro buon volere, alla loro presunta onestà, sebbene sempre si trovi, da una parte fra queste Compagnie che gridano — essere fatto segno ad ingiuste persecuzioni da chi dovrebbe sostenerle e proteggerle, — e fra il pubblico e la stampa, che ne è l'organo, dall'altra, che vorrebbero si vigilasse, s'imponesse, si punisse, costringendo le Compagnie a far quello che ad esse non torna (1).

In queste continue lotte si stremeranno pressochè senza alcun risultato le forze di qualsivoglia più vigorosa amministrazione. Ciò dico in tesi generale, perchè in qualunque Stato ove si volle far cessare i lagni del pubblico per provvedimenti che le Compagnie prendono all'intento di raggiungere maggiori lucri, non si trovò altro mezzo efficace tranne quello dell'esercizio assunto direttamente dal Governo. — Tutte le altre proposte potranno giovare come un eccellente mezzo rettorico per far requisitorie a carico delle Compagnie o del Governo che ne tollera l'operato, e qual bellissimo tema dottrinale per sciorinare la teoria *di ciò che si dovrebbe fare e che non si fa*, ma queste vane declamazioni, questi esercizi critici non riusciranno mai ad ottenere presso alcun popolo alcun pratico risultato.

---

(1) V. per l'Italia. Atti del Comitato dell'Inchiesta industriale del 1871-72. Categoria 18 § 2. Adunanze diverse, specialmente quella del 26 Ottobre 1872 in Torino.

Uno studio sui voluminosi rapporti dei Commissari, che si trovano negli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici, persuaderebbe chichessia della verità di questo asserto.

Molti inconvenienti degli esercizi sociali sarebbero attenuati se in fatto di ferrovie come in qualunque altro ramo di produzione, fosse possibile la concorrenza; ma essa non potè mai stabilirsi nelle ferrovie degli altri Stati, sarebbe assurdo supporla in Italia, ove la maggior parte delle ferrovie sono sussidiate dallo Stato. — Promovendo una concorrenza fra le varie Compagnie, dato pure che essa fosse possibile, il Governo la farebbe assurdamente a sè stesso, come avvenne qualche volta fra ferrovie e linee sussidiate di navigazione a vapore.

Non solamente il pubblico esige dal Governo un buon servizio nelle ferrovie — il che è di regola sempre difficile a conseguirsi, quando lo Stato deve richiederlo in gran parte al buon dovere di altri — ma giustamente nella opinione di tutti sta la necessità della non mai interrotta continuità di servizio, poichè con molta verità già da altri si scriveva: *nella società moderna la ferrovia è un elemento integrale della vita di un popolo.* — Ma una Società privata può come tutte le anonime far buoni e cattivi affari; può cadere in fallimento e sospendere l'esercizio, fatto che già ebbe luogo molte volte in molti altri Stati. (1) Coloro che declamano contro uno Stato *onnipotente* e lo vorrebbero poi *onnisciente*, griderebbero in tal caso, come sempre suol farsi, che esso doveva prevenire, doveva prevedere; ma gli uomini equi ed assennati sanno benissimo, che nelle

---

(1) A tutto il Dicembre 1875 i fallimenti di Compagnie ferroviarie avevano raggiunto negli Stati Uniti la cifra di circa cinque miliardi, risguardanti 32 mila miglia di ferrovie. — *Économiste français, Février* 1876. — Gran parte delle Compagnie ferroviarie Svizzere sono in gravi dissesti; quella della linea Berna-Lucerna minacciava di sospendere le corse.

fasi delle Società private — e ne abbiamo recenti esempî — non sempre è possibile nè a privati nè ad autorità prevedere consimili improvvisi disastri, poichè talvolta esse godono fama di savia amministrazione e di piena solvibilità, sino alla vigilia della catastrofe. Il Governo in tali circostanze, si troverebbe costretto a cercar d'infondere vita ai cadaveri a furia di sacrifici, o a dover improvvisare egli stesso servizi irregolari e costosi. In Italia, Parlamento e Governo, spaventati dalle conseguenze del legale fallimento di una grande Società ferroviaria, si acconciarono piuttosto in consimili circostanze, a gravi e replicati sacrifici, sempre con scarsissimo frutto. Di tal guisa questo sistema di esercitazione per mezzo di Compagnie private, oltre a creare per lo Stato una responsabilità morale, per il cattivo servizio che esse possono fare, stabiliva eziandio a suo carico l'eventualità, di dover sopportare le conseguenze dei dissesti finanziarî di Società, che pure furono sempre largamente dal pubblico erario sussidiate.

Se lo Stato deve intervenire nella industria ferroviaria, come regolatore delle tariffe, per impedire l'abuso della proprietà ferroviaria, e in molti casi concorrere col suo appoggio alla formazione ed al mantenimento del credito delle Società esercenti, la soluzione più logica si è che le ferrovie nazionali, appartengano allo Stato e sieno da esso esercitate. — Ogni altra soluzione non sarà che un palliativo, una vana apparenza di vigilanza, una quinta ruota aggiunta al carro e una semplice dilazione a far ciò che tardi o tosto si dovrà necessariamente compiere; poichè è assurdo che lo Stato prosegua a rispondere non solo dei proprî errori, ma eziandio di quelli delle Società alle quali affidò l' esercizio e che egli non può prevenire e adeguatamente frenare. Questa opinione fu già apertamente espressa nella

relazione che fu presentata alla Camera il 2 Maggio del 1874 (1).

In quella relazione indagavansi le conseguenze che sogliono apportare le guarentigie di un determinato interesse sul capitale speso, o di un dato prodotto netto o d'un prodotto lordo chilometrico: forme tutte già esperimentate nei vari capitolati e nelle diverse convenzioni conchiuse in Italia con ferrovie, è noto abbastanza con quale successo. Le garanzie d'interesse e di profitto netto, tolgono ogni stimolo all'esercizio industriale ed arrestano ogni progresso, adagiandosi volentieri la Società sulle sicure guarentigie governative. — La guarentigia di un determinato prodotto lordo non solo sopprime ogni premio, ma punisce ogni progresso. — Più ingegnosa era la guarentigia fissata dalla legge 14 Maggio 1865 per le ferrovie meridionali, la quale consisteva in una somma fissa pel capitale, e in una somma crescente coll'aumentare dei prodotti, sino ad un determinato limite, ricadendosi in seguito nell'antico sistema. La conseguenza fu che la Società cercò di raggiungere al più presto il limite massimo con forti ribassi di tariffe che il Governo, desideroso di svolgere il traffico nelle provincie del mezzodì, non poteva negare. Raggiunto però il punto sino al quale la Società ha uno stimolo ad aumentare il traffico, non solo l'aumento si arrestò, ma, come poteva prevedersi, decrebbe (2).

Volendo affidare l'esercizio di ferrovie dello Stato a

---

(1) Pag. 3 e 4. (Relazione del Ministro SPAVENTA).

(2) Nel 1874 il prodotto chilometrico delle ferrovie meridionali fu di L. 15,360, e nel susseguente 1875 di sole 14,594, con una diminuzione cioè di 766 Lire al Chilometro. (Direzione speciale delle Strade Ferrate. Prodotti delle ferrovie, Dicembre 1875).

Società private, bisogna stabilire le condizioni dell'esercizio in modo da non favorire o ledere alcuna delle parti. Per le Liguri e per le Calabro-Siculi si rimborsava la spesa effettiva sulla presentazione dei conti. Non parve buono il sistema e si studiò in qual modo si potesse determinare il costo effettivo dell' esercizio per stabilire un rimborso di spesa preventivata ed un premio per ogni atto di buona amministrazione. Furono fatti tutti i più minuti calcoli per l'aumento, rifacimento e conservazione del capitale, per il personale, per le tasse ed altri gravami; il che prova la difficoltà somma di poter con qualche precisione determinare le spese di un esercizio ferroviario. Vengono poi in campo i possibili aumenti nei prezzi del carbone e nella mano d'opera, difficili sempre a compensare, in quantochè, se le tariffe dipendono dal Governo, un rialzo anche giustificato è dal pubblico giudicato indebito favore verso le Compagnie, e, ricusato a queste se equo, degenera in aperta ingiustizia.

Poichè ho parlato di tariffe, è opportuno osservare che se esse si lasciano totalmente nella dipendenza del Governo, ogni mutazione che questo fa, viene dalla Società colta come occasione per chiedere indennizzi, per attribuire all'innovazione la causa di minori proventi, che forse potranno essere anche la conseguenza di cattivo servizio, malvolere, interesse di non adoperare materiale ragionevolmente sufficiente ecc. Se poi le tariffe non si possono mutare che in seguito ad accordo della Società e del Governo, non sarà quasi mai praticamente possibile ottenere questo risultato, tranne nel raro caso in cui gli interessi del pubblico coincidano perfettamente con il tornaconto della Società e con le viste del Governo.

Perciò se il Governo impone alla Società le tariffe, la

sua determinazione ha tutto l'aspetto della violenza; se vi è mestieri di accordo fra l'esercente e lo Stato, difficilmente esso potrà ottenersi; se delle tariffe si vuol lasciar liberamente disporre le Società, andiamo diritti al sistema americano, che nessuno vorrebbe, ch'io sappia, introdurre in Italia.

Da qualunque parte adunque si esamini questo spinoso problema delle tariffe, esso si presenta irto delle più gravi difficoltà a poterlo convenientemente risolvere *in due*. È mestieri affidarne il maneggio ad un solo, salvo che non si operi come si fece per qualche tempo in Francia, ove il Governo poneva senz'altro la sabbia su tutte le proposte di ritocco delle tariffe, e lasciava improvvidamente che le ferrovie riducessero allo stremo con forti ribassi canali che erano costati somme ingenti e potevano rendere grandi servigi al commercio (1). Queste ipocrisie, di tariffe apparentemente controllate dallo Stato, ma nel fatto sempre dallo stesso ciecamente approvate, non devono incontrare favore in Italia. L'unico mezzo per uscir dal ginepraio, quello si è di affidare l'esercizio al Governo delle linee proprie, ed anche di quelle di Compagnie, come già fecero vari Stati di Germania ed il Belgio. Anzi quest'ultimo Stato volle eziandio che da talune Società *(Hainaut)* gli si garantisse un determinato prodotto lordo (2). La Prussia ed il Belgio, sapendo ciò che val-

(1) La Compagnia del *Midì* costrinse con replicati ribassi di tariffe, i proprietari a cedergli il grandioso canale di Linguadoca, e non per esercitarlo, ma per sopprimere una molesta concorrenza. Altrove le ruotaje vennero stabilite nello stesso letto del canale dissecato; la precauzione era di tal guisa più radicale!

(2) *Chatx*, Annuaire officiel 1873, pag. 566.

gono certe effimere vigilanze, le consentono liberissime alle Società private sulle linee di loro spettanza che sono esercitate dallo Stato. Davvero che dopo tante e sì dolorose esperienze in fatto di ferrovie, potrebbe dirsi essere oramai miglior consiglio quello di fare in Italia, tutto il contrario di quanto vi si fece sino ad ora!

Vien la quistione delle grandi e delle piccole Compagnie; dato e non concesso che si intenda proseguire a mantenerne come si fa attualmente col denaro dello Stato. Pure se esse sono possenti, diventano quei *cattivi piccoli Stati* (come li chiamava il *Dupuit*) ai quali tutto è lecito di fronte ai viaggiatori, agli speditori, ed un serio freno a loro riguardo riesce un vano tentativo. Si vogliono mantenere severamente i diritti dello Stato e difendere quelli del pubblico? insorgeranno innumerevoli quistioni. Lo Stato transige? e il pubblico crede che ciò facendo si sacrifichi l'interesse generale per favorire le Società. Si adiscono i tribunali? e si accusa l'amministrazione di essere cavillosa ed amante di liti. Si va dinnanzi ad arbitri? e lo Stato, 95 volte su cento, può essere sicuro d' essere condannato. Così vanno effettivamente le cose e non temo di poter essere contradetto.

Le grandi Società hanno sempre mille ed invincibili mezzi per far ciò che loro è vantaggioso, per non far quello che ad esse non reputano utile. Non mancano inoltre a queste Società, tanto fra le autorità locali, come al centro, protettori e difensori, esercitando esse come tutti i grandi corpi, una pressione politica inevitabile e tanto più pericolosa perchè invisibile e irresponsabile. Un Ministro potrà riuscire per qualche tempo con una persistente vigilanza, ad ottenere risultati di mediocre importanza, ma la forza potentissima dell'interesse privato, finirà sempre con riprendere il suo imperio.

Tra le grandi Compagnie sorgono spesso litigi, conflitti, malintesi, e dispettucci, che il Governo deve adoperarsi non sempre con utile risultato a sedare; ora sono quistioni di coincidenze, di trasbordi, di servigi comuni e di convogli direttissimi che proseguono in *omnibus* e di vagoni di una Società usati ed abusati e restituiti quando piace all'altra Compagnia, di indennizzi richiesti e di perpetue accuse fatte al Governo di favorire più l'una che l'altra Società. Le città ove hanno sede le amministrazioni di queste grandi Società e dove quindi abitano i loro amministratori, sono sempre favorite negli orari e nelle coincidenze dei convogli diretti, deviando con arte finissima i passeggeri da percorsi più brevi ma meno rapidi e continuati, del che si dolgono giustamente altre città.

Se poi si volesse adottare il sistema delle piccole e numerose Compagnie, gli inconvenienti sarebbero ancora più grandi, e rinuncio ad accennarli perchè essi facilmente si possono da chicchessia immaginare.

È mestieri quindi che le tariffe sien maneggiate da un solo, o dalle Società o dallo Stato; ma quando si tratta di consentire una tale importante e delicata facoltà, non sarà meglio affidarla a chi non ha dividendi da ripartire, azionisti da compiacere, ed è il naturale tutore dei generali interessi, *sotto il continuo controllo del Parlamento?*

Anche la diversità dei redditi dei varî tronchi ferroviarî è circostanza che consiglia per altre considerazioni ad accentrare, specialmente in Italia, proprietà ed esercizio nelle mani dello Stato. Alcuni tronchi ferroviarî (ed in tutti i paesi è così) danno proventi insufficienti, mentre nello stesso paese hannovene altri grandemente fruttiferi. Qualunque provvedimento per riparare a quelle deficienze (sia un rialzo, sia un ribasso

di tariffe) non potrà che tornar o dannoso al commercio ed ai cittadini, ovvero nocivo agli azionisti. Esercitate invece insieme, tanto le linee più produttive quanto quelle che lo son meno, i maggior proventi delle prime compenserebbero la scarsità di quelli delle seconde e renderebbero possibile un servizio generalmente buono e ben regolato. (1)

In un paese come il nostro, dove il traffico comincia appena adesso a svilupparsi, è utile che esso possa scegliere e fissare le sue vie naturali, senza artificio di tariffe talvolta dettate da interessi privati o municipali; un paese dove occorre svolgere quasi i primi germi della prosperità economica, specialmente nei rispetti della produzione agricola e delle materie prime, curare l'affratellamento delle varie provincie per mezzo di rapide comunicazioni; è bene che lo Stato abbia egli in mano le ferrovie, affinchè esse sieno esercitate non

---

(1) Gli introiti annui tra prodotti del traffico, sovvenzioni e garanzie delle tre Società fra cui si riparte in Italia, l'esercizio delle principali reti, ammontano pel 1871 alle seguenti cifre:

a) Strade ferrate dell'*Alta-Italia* e linee Liguri-Toscane, come dalla Statistica pubblicata dalla Società e dalla Relazione 31 Maggio 1875 del Consiglio d'Amministrazione	Lire	80,089,159
b) Strade ferrate romane, come dalla Relazione dei Sindaci 28 Maggio 1875	»	47,021,515
c) Strade ferrate meridionali e Calabro-Sicule, come dalla Relazione 15 Giugno 1875 del Consiglio d'Amministrazione	»	49,009,081
Totale	Lire	185,119,755

I proventi chilometrici variano fra le sei e le 27 mila lire!!

all'intento di secondare gli interessi di un gruppo d'azionisti, ma quelli di tutti i cittadini, applicando tariffe eque e semplici, orari opportuni, servizi non interrotti ecc.

Il riscatto delle ferrovie ed il loro esercizio in tempo di pace, diventa per uno Stato un mezzo sicuro per utilmente valersene in tempo di guerra. Si ha un bel citare le legge 20 marzo 1865 ed il Regolamento 31 ottobre 1873; si può ben ripetere che in caso di guerra le Compagnie si presteranno ad operare con uguale sollecitudine, con uguale disciplina di quello che se esse fossero in mano dello Stato, ma la logica e l'esperienza combattono apertamente tale teorica ipotesi.

Proprietario ed unico esercente delle ferrovie lo Stato, il tempo che adesso perde a sorvegliare le Compagnie ed a bisticciarsi con esse, potrà applicarlo, e molto più utilmente, a studiare il modo di preparare questo potente strumento di guerra alla difesa del paese. Più agevolmente l'esercito potrà servirsene per gli opportuni esperimenti come particolarmente sulle ferrovie di Stato fecero i Prussiani dal 1866 al 1870. Lo stesso personale di servizio delle ferrovie, potrà essere ordinato con una disciplina quasi militare e più sicuramente stabilito un legame fra chi comanda l'armata e chi dirige le ferrovie. Esercito e Amministrazione ferroviaria dipendenti in ugual modo dallo Stato, devono stringersi in più stretti rapporti, allo scopo di prontamente comprendersi. Di tal guisa gli ufficiali potranno meglio conoscere in qual modo si adoperi una ferrovia, e gli impiegati in quale maniera si debbano e nell'insieme e nei particolari più minuti eseguire gli ordini militari, senza apportare intralci, ritardi, ingombri di materiale e causare disgrazie.

Il Sig. *Leroy-Beaulieu* deplorava che sul cominciar

della guerra Franco-Prussiana, mentre in tre settimane i Prussiani avevano potuto trasportare 800 mila uomini alle frontiere, le Compagnie francesi non poterono trasferire in ugual tempo se non 250 mila soldati (1).

Il Sig. *Jacqmin*, Direttore della Compagnia delle ferrovie dell'Est, nella sua pregevole opera intitolata *Chemins de fer pendant la guerre du* 1870-71, cerca discolpare le Compagnie ferroviarie e provare che la colpa degli inconvenienti accaduti era tutta del Governo e dei capi dell'esercito, i quali spesso (2) si impadronivano del materiale mobile e lo cambiavano in magazzeni o caserme, non avevano pratica alcuna delle ferrovie e pretendevano spesso l'impossibile. Ma sieno o no giusti i gravi rimproveri che il Governo in quel tempo muoveva alle Compagnie, è certo che la reciproca intelligenza fra i due elementi mancò affatto, e resta pur sempre la fondata presunzione che le Società commerciali, e in particolar modo le anonime, non sieno l' elemento il più adatto per fare valere un possente mezzo di guerra e che ad ogni modo il dualismo in quelle emergenze supreme è fatale; nè all' unità seriamente si provvede, se non con calme e continue esperienze compiute in tempo di pace (3).

Uno dei mezzi più necessari per utilizzare le ferrovie in tempo di guerra, quello si è di avere ampie stazioni ove possano con facilità caricare o scaricare uomini,

---

(1) Journal des Économistes, Juin 1875, pag. 494.

(2) Pag. 119 et passim.

(3) . . . chaque service considérait la gâre comme *sa chose* . . . . pag. 123. . . . . au plus fort des opérations à Metz, l'intendance militaire a cru devoir adresser à la Compagnie de l'Est des réproches violents « *Rien ne se fait!* » a-t-il été télegraphié à Paris. *Jacqmin,* Op. Cit. (pag. 120).

cavalli, cannoni ed approvvigionamenti d'ogni specie; stazioni distribuite su i varî punti della rete, in modo da soddisfare alle esigenze strategiche. Ora se le ferrovie sono di proprietà delle Società, esse non si cureranno di ampliazioni, e se vi si piegassero, cercherebbero farne una operazione fruttifera a carico dello Stato; se avessero il solo esercizio, affaccerebbero lagnanze per disturbi, interruzioni, necessità di maggiore vigilanza, pretesti ed indennizzi. Queste innovazioni, sarebbero invece ben più facili, quando passate le ferrovie allo Stato, i ministri della Guerra e dei Lavori pubblici potessero con mano libera compiere in quei limiti che la finanza consente, tutti questi lavori che renderebbero le principali ferrovie un utile strumento di difesa nazionale. Dicasi lo stesso per quanto riguarda l'unificazione dei tipi di armamento ferroviario, difficilissimo con varie Società esercenti, molto più facile con l'unica direzione dello Stato. La scarsità di materiale mobile così dannosa ai commerci in pace, così fatale in tempo di guerra, da nessun Ministero per quanti mai ve ne furono in Italia non si potè adeguamente vincere. L'adagio: *nemo ad factum cogi potest,* non trovò mai più spiccata applicazione, quanto negli sforzi poco fruttuosi che dallo Stato in diversi tempi si fecero verso le varie Società italiane, perchè si provvedessero di un copioso corredo di locomotive e di carri, e il male non è d'Italia soltanto, ma di tutti i paesi ove l'esercizio è affidato a Società. Lo Stato, interessato a svolgere nelle popolazioni un largo traffico, ricorrerà invece a tutti i possibili mezzi, quello dell'affitto compreso (1), per soddisfare

(1) Purchè lo Stato ricavi dai vagoni più di quanto egli paga di fitto, noleggiandone farà l'utile proprio e quello dei caricatori, ed avrà nei magazzeni privati un utile riserva di materiale.

a questa necessità, tanto più che non dovendo esso pagare alcun dividendo ad azionisti, nè lauti stipendi quali spesso si attribuiscono sotto diversi titoli nelle amministrazioni delle Società, potrà applicare all'accennato scopo una parte dei netti proventi.

Il Gabelli (1) sente la suprema necessità d'un accentramento della *forza ferroviaria*, e spera poterlo ottenere con buone leggi, fatte severamente eseguire come si fa, egli dice, in Germania. — Non sa piegarsi a consentire che lo Stato *si faccia industriale* e la condizione delle finanze italiane lo atterrisce e fa classificare a suo avviso il riscatto, fra le dorate utopie. Cionondimeno io penso che il Gabelli modificherà probabilmente le proprie idee, scorgendo come la Germania del Nord ora riconosca non essere cosiffatte leggi riuscite sufficienti a creare la desiderata unità direttiva, affermandosi invece che l'unico mezzo per provvedervi, a giudizio di quanti non sono affetti da *particolarismo* o da vaghe ed immaginarie diffidenze, quello si è di riscattare le ferrovie ed affidarne l'esercizio all'Impero.

Per ciò che riguarda la finanza, ho già altrove chiarito, che si può bensì fare una quistione concreta di una determinata operazione più o meno buona; essendo in tesi generale possibile, come dimostrai, effettuare il passaggio della proprietà e dell'esercizio dalle Società allo Stato, senza alcun onere, compensando gli interessi delle cartelle di rendita da pagarsi per l'avvenire alla Società, con le sovvenzioni risparmiate e col reddito

(1) V. Le ferrovie italiane nel caso di una guerra per *Federico Gabelli* (Nuova Antologia, 1873).

netto dell'esercizio annuale. Quindi l'obbietto generico circa la condizione delle finanze non può avere alcuna importanza e solo potrà avere efficacia di fronte a singoli particolari delle convenzioni proposte, per esaminare se gli aggravi che si assumono, quando se ne assumano, sieno tollerabili o no (1).

Passo ora ad esaminare rapidamente altre fra le principali obbiezioni, che in ordine a tale argomento, bisogna convenirne, non sono nè lievi, nè poche.

Alle ricise affermazioni di coloro i quali dicono: *l'esercizio ferroviario è un' industria; lo Stato fu sempre il pessimo fra gli industriali; se quindi gli si può consentire la proprietà, non mai l'esercizio di ferrovie*, rispondo, che tutto questo è mera asserzione od equivoco. Io davvero non so quale industria sia quella delle Società ferroviarie italiane, le cui tariffe, che dovrebbero al postutto fissare il prezzo del servizio reso dal produttore, sono nominalmente e legalmente nelle mani del Governo; industrie le quali sussistono perchè alimentate dal sussidio governativo. Ripeto che non so quanto un'industria esercitata in queste condizioni, possa meritare un tal nome.

L' equivoco poi nasce da un fatto di natura diversa.

---

(1) Se ciò non fosse, la calda raccomandazione dell'*Economist* al Governo inglese di applicare la rendita di mille milioni di sterline (25 miliardi) potrebbe sembrare una pazzia, mentre la proposta viene dal più autorevole periodico inglese in materia finanziaria (*The Economist* Maggio 1874). Veggasi su questo argomento una lettera di *M. Chubb* diretta al *Times* e riprodotta nel *Journal of Statistical Society*, Juny 1873. Tutto questo fascicolo è occupato dall'interessantissimo resoconto della discussione che ebbe luogo sul tema « *Railways and their purchase by the State* » nel marzo del 1873.

Per soddisfare a questo pubblico servizio, che taluno erroneamente preferisce riguardare come una mera speculazione, chi esercita deve valersi di *mezzi industriali.* « Una strada ferrata, osserva Bartolomeo Cini, » è come una grande fabbrica, in cui il calore si tra- » sforma in moto, ed il moto, che è nel caso il vero » prodotto della fabbricazione, deve ottenersi della mi- » glior qualità possibile (celerità o potenza secondo i » casi) e con la minore spesa possibile. Il monopolio » pertanto della trazione (come si chiama) sopra una » via ferrata, è sotto questo punto di vista assoluta- » mente industriale; chi ha locomotive è costretto ad » avere anche i veicoli per trasportare persone, animali » e merci d'ogni genere e qualità; non basta; è co- » stretto ad assumere il trasporto di tutto ciò a suo » rischio e pericolo: a farsi intraprenditore di trasporti » come le imprese di diligenze, i carrettieri, gli spedi- » zionieri, a ricevere e consegnare le merci in stazione » o a domicilio; a restar responsabile della quantità e » buona condizione, a fare insomma delle vere e pro- » prie operazioni commerciali con l'alea di guadagno » o perdita e con le responsabilità inerenti a simili » operazioni. »

L'argomento è specioso e può sedurre quanti si accontentano delle semplici apparenze; ma chi invece si addentra accuratamente nell' esame dei fatti, ne scorge tosto il difetto. In molti rami di pubblica amministrazione lo Stato è obbligato a giovarsi di mezzi industriali, senza che per questo l'amministrazione diventi una manifattura. I dicasteri della Guerra e della Marina debbono in particolar modo, di tali procedimenti industriali valersi in tutti gli arsenali ed officine. L' amministrazione dei telegrafi a questa stregua diverrebbe un' industria, lo diverrebbe la Posta e la monetazione. —

Le corazzate e tutti i bastimenti a vapore della flotta, trasformano calore in moto; essi dunque compiono operazioni industriali, e già forse seguendo questo ragionamento, lo compirebbero i bastimenti a vela dello Stato, trasformando il vento in moto (!!) — Commercianti, seguendo questi fallaci criterî dovrebbero dirsi tutti i capi di amministrazione che devono provvedersi dei necessari prodotti per i moltiformi servizi dello Stato e certo fra i più grandi industriali d'Italia dovrebbe in tal caso annoverarsi il Ministero della Guerra.

Ma ciò che costituisce il vero concetto economico della produzione industriale non sono già i *mezzi industriali* de' quali bisogna pur sempre valersi in qualunque un po' vasta operazione, sibbene il *fine di lucro* e la *speculazione* negli intendimenti del produttore. Ora se lo Stato intraprende l' esercizio delle ferrovie solamente per meglio soddisfare ad un servizio pubblico, prevenendo le difficoltà ed i danni che si hanno dal lasciarlo a mani di Società, dovrà valersi di mezzi industriali come appunto se ne vale in moltissimi rami d'amministrazione, ma non eserciterà per questo un'industria, come non la esercita il Governo inglese in quella possente accumulazione di *mezzi industriali* che si chiama arsenale di Woolwich. Confondendo i *mezzi industriali*, con l'*esercizio di un'industria;* riannodando queste idee al vecchio dettato « *lo Stato è sempre un pessimo industriale* » — dogma che a parer di taluno non consente discussione di sorta — l'equivoco è tosto creato e non vi è nulla quanto un cattivo ragionamento, che corra rapidamente fra le moltitudini, a guisa di logora moneta, dall' uno all' altro trasmessa, senza che alcuno si curi di esaminare il conio.

Gli approvigionamenti delle grandi amministrazioni dello Stato si sogliono generalmente compiere per via

di appalti a prezzi convenienti e lo stesso si potrà fare per quelli che saranno necessarî alle ferrovie. I servizî di consegna a domicilio potranno pure essere dati in appalto ove occorra, ed in tutti gli altri rami di servizio, lo Stato potrà apportare maggiore unità, rapidità ed economia. Ciò fu di già dimostrato da molti scrittori, fu adottato da Stati che esercitano ferrovie, e non è il caso ch'io mi diffonda in maggiori ragionamenti a questo riguardo (1).

Tutti gli argomenti perciò diretti a dimostrare, che una Società sa meglio speculare su di una ferrovia di quello che nol possa fare un Governo, giovano anzi a dimostrare come torni utile togliere a quella ed affidare a quest'ultimo un cosifatto pubblico servizio. Infatti si avrà la sicurezza che nell'esercitare una ferrovia il Governo non sarà guidato dai criteri propri di coloro che dirigono una Società anonima, non mirerà quindi anzi tutto ad ingrossar i dividendi di interessati; torrà insomma a questo esercizio tutto quanto possa avere di calcolo industriale. Investito dello incarico di fornire un buono ed economico servizio ferroviario, il Governo sotto l'impulso ed il vigile sguardo del Parlamento, cercherà di soddisfare con le ferrovie, agli interessi nazionali ed a quelli dei singoli cittadini, con quelle norme di severa economia, che pur devono regolare ogni pubblico servizio. Il suo obbiettivo non sarà (com'è naturale lo debba essere di ogni Società anonima) *guadagnare più che è possibile,* bensì quello di soddi-

---

(1) Si possono consultare a questo proposito gli Autori citati e specialmente quelli che trattano delle ferrovie belghe. V. le Populäre Erörterungen von Eisenbahn-zeitfragen von *Freiherrn Von Weber,* 1876. Wien, Pest, Leipzig, A Hartleben's Verlag.

sfare ai legittimi bisogni e desiderî del paese, con un buon ordinamento ferroviario, quale è impossibile ottenere, quando ad esso contrastano gl'interessi *industriali delle Compagnie.* — Ciò che appunto lo Stato deve volere, non è di subentrare nella *industria*, e nella *speculazione*, bensì di trasformarle in un pubblico servizio, prestando il quale, gli può bastare non perdere, e non è punto per esso condizione essenziale, come lo è per le Società industriali, il ricavarne un guadagno.

« Lo Stato sarà senza fallo un pessimo amministratore di ferrovie » affermano non pochi. Intanto tutti sono costretti a riconoscere, come i 600 chilometri amministrati sino al 1863 dal Governo Sardo, costituissero un vero modello di esercizio ferroviario.

« Le Società sono le più adatte, sia a costrurre, sia ad esercitare le ferrovie » dicono altri; e nessuno può negare che l'esperienza fatta in Italia sia per costruzioni di ferrovie compiute da Società, sia dell'esercizio ferroviario da esse assunto, abbia dato frutti dei quali, nè il pubblico, nè il Parlamento, nè il Governo possono dichiararsi soddisfatti. Governo e Parlamento a più riprese cercarono di dare uno stabile ordinamento a questi esercizi sociali, e non fu certo il buon volere e lo studio accurato degli uomini politici e degli amministratori, che fece difetto; sventuratamente i numerosi provvedimenti adottati non hanno sino ad ora fatto punto progredire questa grave quistione di un passo verso una soluzione, ed è spiacevole riconoscere che noi ci troviamo sempre da capo. Si ha forse dunque torto a credere che la colpa sia del sistema sociale sino ad ora seguitato?

Si osserva ancora « se il Governo Sardo esercitò lodevolmente e meglio delle Società allora esistenti alcuni tronchi di ferrovie, ciò avvenne perchè la rete

era piccola ed il personale ottimo, come lo persuadono i nomi dei Bona, dei Ruva, e di molti altri illustri funzionari dello Stato. »

È facile rispondere che l'amministrazione degli Stati Sardi avrebbe potuto sin da quell'epoca esercitare egualmente con lo stesso buon risultato ben mille o duemila chilometri di ferrovia. Se poi ad ogni anno si fossero pur aggiunti un 200 o 300 chilometri, non si può ragionevolmente supporre, che allargandosi quel meccanismo amministrativo esso sarebbe necessariamente divenuto cattivo; è invece ragionevole credere, che sarebbe andato sempre più gradatamente perfezionandosi, come suole accadere quando una ben congegnata amministrazione composta di oneste ed abili persone s' ingrandisce, non di sbalzo, ma lentamente, come appunto accadde per i Telegrafi, per le Poste e molti altri consimili rami di pubblica amministrazione. Da quell' epoca, l'esercizio amministrativo in generale ha fatto pur esso grandi progressi, e non si può supporre che se quell'azienda avesse continuato a sussistere, non ne avesse profittato. Infine è giuocoforza riconoscere che le migliorie, le esperienze di ogni maniera compiute in questo lasso di tempo, pongono in grado di poter oggidì far le cose grandi in materia di ferrovie con molto più di facilità di quello che allora non si avesse a compierle in un campo più ristretto.

Quanto al personale, tornerebbe agevole allo Stato comporre una amministrazione modello, scegliendo opportunatamente fra il personale del Genio Civile, dei Commissariati e di quello che le varie Compagnie hanno preparato al paese; amministrazione che mal si potrebbe ottenere così perfetta, quando non si abbia, come ora, l'occasione di una grande e severa scelta.

Quindi la tesi che lo Stato in ordine a ferrovie farà

sempre male, e ottimamente invece amministreranno le Società, in un paese ove la storia ferroviaria di un ventennio prova appunto il contrario, non può essere riguardata come un serio argomento.

Nè meritano confutazione le obbiezioni di coloro, che per il combattere l'esercizio ferroviario di Stato, si diffondono a provare che il Governo è *sempre un pessimo industriale*, perchè anzi l'alto ufficio che egli compie nella convivenza sociale, gli vieta ragionevolmente di esserlo, poco importa se buono o cattivo; e sarebbe ingiusto che egli in qualche ramo di produzione lo tentasse, perchè nessuno potrebbe sopportare la concorrenza sleale che egli sarebbe in caso di fare col capitale indefinito dei contribuenti. Se perciò lo Stato nè può, nè deve essere industriale, torna inutile esaminare se può anche esserlo buono o se invece deve necessariamente esserlo *cattivo*.

Se però col riferito postulato si voglia significare, che lo Stato in tutte le trasformazioni di materia che egli compie con qualche intendimento fiscale od amministrativo, giovandosi di mezzi industriali fa *sempre male*, risponderò che l'asserzione è troppo assoluta per esser vera, poichè egli pure come tutti i corpi composti di cittadini, farà delle buone e delle cattive operazioni.

L'officina delle carte-valori, le saline di Barletta, molti canali di navigazione di spettanza del Demanio, potrebbero essere esempio da infirmare troppo assolute e quindi inefficaci asseveranze. — Si potrebbe eziandio fare confronti fra gli acquisti e manifatturazioni dei tabacchi, sotto la diretta amministrazione dello Stato e quelli attuali, e ciò sotto l'aspetto del costo, della bontà, ecc. . . . . ma a che servirebbero tutti questi e molti altri consimili fatti, quando non è mio intendimento provare che lo Stato deve essere e che egli sia il migliore degli industriali possibili?

Vengo ad un'altra obbiezione o meglio alla diffidenza ed ai timori per la straordinaria e dannosissima importanza che a credere di qualcuno acquisterebbe uno Stato quando avesse nelle mani un'amministrazione con 50 mila impiegati. Questo argomento si può affacciare da un partito che disperi di poter giungere al potere, e supponendo che la cosa pubblica sia sempre diretta dai suoi avversari, desideri almeno un Governo debole, da poter più agevolmente con qualche combinazione rovesciare. Non è sragionevole supporre, che ben pochi fra coloro, i quali temono che l'esercizio delle ferrovie dia troppo potere allo Stato, proseguirebbero ad avversare per queste considerazioni una tale idea, quando avessero afferrate le redini del Governo. Ora giudicare di un importante fatto economico, d'un alto interesse nazionale, con i criteri temporanei e passeggeri d' un partito, non pare il più savio modo di ragionare. — Lo Stato, dev' essere forte, ed è tale quando ha buoni ordinamenti e valenti funzionari che li applicano con intelligenza ed equa fermezza. I Governi, nei paesi retti da costituzioni, or sono diretti dall' uno or dall' altro partito, ed è noto in Italia, un Ministero non suole superare una media di tre anni, di guisa che coloro oggi hanno temporanee diffidenze, possono cessare di averle domani. Tutti i partiti sono ugualmente e sempre interessati ad avere un buon servizio ferroviario, come lo sono del pari a rendere uno Stato forte, il quale appunto perchè forte, potrà essere equo.

Dato pure ad ogni modo, che l'importanza dello Stato per l'esercizio delle ferrovie si aumenti e pur conceduto che questo è un inconveniente, non pare savio consiglio respingere senz' altro l'utile proposta pel difetto che essa può avere. Più conforme a ragione sarebbe porre in bilancia i due inconvenienti della soverchia

influenza delle Società private e di quella dello Stato, e giudicare poi quale dei due possa dirsi più pericoloso e dannoso.

Vi fu chi disse, che affidando l'esercizio delle ferrovie allo Stato e quindi pure attribuendogli la facoltà di modificar le tariffe, queste avrebbero subita la fluttuazione dei varî partiti parlamentari. Io dichiaro che ho troppo estimazione per la nazionale rappresentanza, per nutrire cosiffatti timori. Sono invece sicuro che essa saprebbe distinguere, come sempre lo seppe in consimili circostanze, i fatti politici, dagli organismi amministrativi e dai provvedimenti economici che dall'esperienza fossero stati dimostrati vantaggiosi. Non sarebbe quindi la mutazione d'un Ministero, che potrebbe senz' altro portare cambiamenti di tariffe e specialmente indurre a ribassi, per guadagnare una facile ma funesta popolarità col danno dell'erario; della quale popolarità può un partito quando lo possa e lo creda, far larga ma temporanea provvista, sol che sopprima o fortemente ribassi le più gravi imposte. Questi fatti, ne sono profondamente persuaso, sono presso di noi fortunamente impossibili, non solo perchè i partiti nei quali si divide la nazionale rappresentanza, hanno tutti un alto senso di rettitudine politica e di patriottismo che sempre impedirà loro, giunti al governo della cosa pubblica, di far cosa che possa tornare di danno al buon assetto delle finanze, ma eziandio perchè, un partito che si allontanasse per un istante da queste norme, sarebbe per sempre esautorato.

Non è poi detto che la mutazione di queste tariffe si debba lasciare interamente al capriccio di un Ministro. Le modalità che si potrebbero preferire nello stabilire questa nuova azienda ferroviaria sono numerosissime, e tutti riconoscono come esse devono avere sufficiente

sfera di libertà d'azione ed una tal quale indipendenza, amministrando con formalità più spiccie di contabilità, di quelle che reggono le ordinarie amministrazioni dello Stato. Un Consiglio superiore composto degli uomini più competenti per lunga esperienza di questa materia e sotto la presidenza del ministro, imprimerebbe un andamento regolare ed efficace a questo nuovo rilevantissimo ramo di pubblica amministrazione, accogliendo, esaminando tutte le osservazioni, le rimostranze dei Comuni, delle Provincie ed in particolar modo delle Camere di commercio, con le quali dovrebbe mantenersi in stretti e continui rapporti. Io mi penso che non sia poi tanto arduo trovar modo di stabilire convenientemente questa Direzione ordinandola in un savio organismo, di guisa che essa non riesca un corpo affatto autonomo, contrario ai principî della unica responsabilità del Ministro, ma al tempo stesso abbia sufficiente libertà di azione e responsabilità di fronte al Ministro, da cui essa dipenderebbe. *L'azienda generale delle strade ferrate negli Stati Sardi* potrebbe con le opportune modificazioni richieste dai tempi, servire tuttavia come di un tipo abbastanza buono. Ch'io mi sappia, non si accrebbe in Piemonte dannosamente l'importanza dell'ente Stato, dall'esservisi da esso stesso in quelle provincie costrutte ed esercitate le ferrovie, e quanto pure lo Stato avesse conseguito un'influenza maggiore, proveniente non dallo aver amministrato, ma *per aver amministrato bene*, di che anche adesso gli si dà giusto tributo di lode, non mi pare questo un danno, nè un pericolo di cui si debba così fortemente temere la rinnovazione.

Certo l'amministrazione che si stabilirebbe non riuscirebbe di primo getto perfetta, ma compiendo le modificazioni che l'esperienza andrà via via consigliando

come avvenne per tutte quelle che si poterono organizzare grado a grado, io son certo che si finirebbe con ottenere degli ottimi risultati.

Si disse ancora: « badate, questa nuova amministrazione, altro non farà se non che disordinarvi le altre, sovrapponendo un nuovo congegno, al già abbastanza complicato e pesante meccanismo della nostra amministrazione; essa guasterebbe il nuovo e l' antico ad un tempo. »

Rispondo che in molti punti questa nuova amministrazione semplificherà quelle delle Società e dello Stato.

Taccio della semplificazione che si avrà dall'esservi un solo ente invece di tre società, di tre direzioni, di tre consigli, ma è evidente qual grande vantaggio sotto questo aspetto si ottenga, quando si rifletta come viene ad essere felicemente soppressa tutta la molesta congerie degli attriti e dei conflitti inevitabili di questi corpi fra di loro e fra ciascuno di essi e lo Stato. Quanto tempo e quanta inutile e spiacente e pur attualmente inevitabile fatica sarebbe risparmiata!

Chiunque può prevedere le agevolezze, le facilitazioni di tempo e di formalità che si possono ottenere a pro dei cittadini ed in special modo per i commercianti, rendendo in un'amministrazione governativa, più stretti e quindi più rapidi, più scevri di vincoli, perchè meglio garantiti, i rapporti colla dogana, col dazio consumo, con i telegrafi e la posta. Se a noi non sarà dato poter imitare l'esempio del Belgio che appunto riunì in una sola amministrazione *Poste-Telegrafi-Ferrovie*, con ben ponderati ordinamenti potremo fare in modo, che queste varie amministrazioni si rechino l'una coll' altra mutui ed efficaci sussidi e reciprocamente si vantaggino, così nell'interesse dello Stato quanto in quello del pubblico.

Alcuni, sebbene persuasi della utilità che si conseguirebbe dall'affidare l'esercizio di *tutte* le *ferrovie italiane* allo Stato, vorrebbero ciò non pertanto passare prima per uno stadio di esperimento. Costoro consentirebbero allo Stato il riscatto e l'esercizio delle ferrovie dell'*Alta Italia* e delle *Romane*, ma vorrebbero conservato nelle *Meridionali* l'esercizio sociale.

I fautori di questo temperamento riconoscono essere di suprema importanza tanto dall'aspetto politico e militare, quanto da quello commerciale, che lo Stato possegga le grandi linee che fanno capo ai principali empori del commercio italiano, ed ai centri di maggiore importanza strategica. Non isfugge loro come sotto l'aspetto commerciale, la quistione dei grandi porti ed in parte anche della navigazione a vela ed a vapore, si riannodi a quella delle ferrovie e delle tariffe, dalle quali esse sono regolate; poichè nessuno moverà mai rimprovero al Governo se favorendo con tenui tariffe il transito delle merci estere, cercherà di raccorciare commercialmente l'Italia da Brindisi all'Alpe per le merci ricche; di avvicinare con prezzi bassi Livorno, Genova, Savona e Venezia alla Svizzera, alla Germania ed all'Austria, per le merci di maggior peso o volume. Non ignorano che in mano di una amministrazione che agisca avveduta e sia animata da intendimenti patriottici, la ferrovia può far dei porti del Tirreno l'emporio delle merci elvetiche e germaniche dirette all'Africa e al di là di Gibilterra, e di Venezia quello delle merci da quei paesi dirette al Levante. È noto quale ricchissimo provento possa assicurare ai porti dell'Italia superiore ed alla marina mercantile in generale, lo attirare gli sciami perenni degli emigranti di quelle popolose regioni, tanto più quando due Stati limitrofi avendo entrambi esercizio governativo, possono destare un vivacissimo traffico sulle

loro linee, facendo ribassi di tariffe a cui altre Nazioni concorrenti che esercitano ferrovie col sistema delle Compagnie private, non potranno mai giungere. Tutti questi elementi di ricchezza nazionale, saranno promossi da un' amministrazione governativa; è difficile e quasi impossibile lo siano da una Società privata, i di cui intenti si aggirano, come è ovvio, in una sfera molto più limitata. Ora questi problemi economici specialmente si addensano sulla rete dell' Alta Italia: molti quindi sono dispostissimi a concederne il riscatto e l'esercizio allo Stato.

Riconoscono ugualmente non pochi la necessità che lo Stato subentri a quella non ben viva Società delle *Romane*, che il Parlamento non seppe risolversi per giuste considerazioni, a lasciar perire del tutto. Ma per quanto riguarda la Società delle ferrovie Meridionali, credono utile, fatte alcune modificazioni nelle attuali convenzioni e specialmente nei patti di garanzia, lasciarla sussistere e così fare in Italia per qualche tempo l' esperimento del *doppio tipo d'esercizio.*

Questa proposta ha tutte le seduzioni delle mezze misure; pare il partito più savio e più prudente come quello che in nulla pregiudica l'avvenire e lascia campo a più maturi riflessi. Ogni quadro però ha le sue ombre ed in questo non è difficile ravvisarle. Il sistema che si inaugurerebbe in Italia, seguendo *il doppio metodo*, del contemporaneo esercizio dello Stato e delle Società, è precisamente quello che ora Belgio e Prussia si sforzano di abbandonare, per molti ragionevoli motivi. Ben veggono questi due Governi, come sino a tanto che sussistano nei loro Stati delle Società che esercitano ferrovie, deve l' Amministrazione aver per esse dei giusti riguardi. — Appunto il Malou e con lui una folla di azionisti si lagnano, che ogni ribasso, ogni

agevolezza maggiore che lo Stato belga concede sulle proprie linee, costringe le Società ad imitarne l'esempio. Lo Stato può facilmente concedere queste agevolezze, perchè non ha bisogno assoluto di guadagni; non così le Società. — Peggio poi quando la Società è sovvenzionata dallo Stato, perchè in allora danneggiandola per desiderio di favorire il pubblico, si danneggia pure la finanza. — In tali contingenze bisognerebbe, per ovviare a questi inconvenienti, stabilire, che lo Stato non possa apportare modificazioni alle tariffe delle proprie linee se prima anche la Società in ciò non si accorda. — Siamo allora da capo alle consuete lotte, e la preponderanza soverchia dell' uno o dell'altro elemento, sarebbe sempre egualmente dannosa. — Molte delle possibili economie di tempo e di danaro che si otterrebbero con l'unità, avendo due Direzioni sfumerebbero; il dualismo porterebbe i suoi consueti frutti: la Società avrebbe sempre i migliori impiegati perchè meglio li paga, essa, che più agevolmente può farlo, perchè li paga in parte coi denari delle sovvenzioni. Il regionalismo delle provincie del Mezzodì verrebbe ad essere favorito, mentre poi se l'esercizio di Stato è un vantaggio per le popolazioni sarebbe ingiusto privarne una parte del territorio italiano. Perchè in questa materia un provvedimento che si crede utile sia anche giusto, vuol essere uniforme per tutta Italia. La logica impone quindi di adottare in modo risoluto quello che si crede il sistema migliore ed applicarlo nel modo con cui possa dare migliori frutti e cioè nel modo il più completo.

Già due Commissioni parlamentari, quella che presentò la sua relazione nella tornata del 22 luglio 1872 — in parte però e con *restrizioni ed eccezioni;* (1) e

(1) Pag. 3 - 5.

l' altra che la presentò il 14 giugno 1875 [1] erano in massima piuttosto favorevoli al riscatto delle ferrovie ed al loro esercizio da parte dello Stato, quistioni da esse trattate solo incidentalmente, preoccupandosi principalmente i Relatori della parte finanziaria del problema. — Nella Relazione ministeriale presentata al Parlamento il 10 dicembre 1874 si diceva (e lo rammento a prevenire l'obbietto di contraddizione, di che tanto si suole abusare nelle discussioni): « Il Ministero ammette la possibilità di una buona amministrazione governativa in materia di strade ferrate; ma ritiene che il nostro organismo amministrativo non ha ancor raggiunto quel grado di solidità e di perfezione che si richiede per condurre senza incagli un servizio così vasto ed importante » [2]. La spiegazione di questa apparente contraddizione, circa l' attitudine della amministrazione a gerire con efficacia questo servizio è assai facile.

La necessità di separare le ferrovie Lombardo-Venete dalla *Sud-Bahn* ed altre considerazioni di varia natura, consigliarono il Governo a non differire più oltre il riscatto delle linee che appartenevano all' Alta Italia. La questione del come provvedere all' esercizio delle ferrovie nasceva quindi di per sè, e non era stata creata dal Ministero attuale. Urge inoltre provvedere alle ferrovie Romane, al cui riscatto ogni protrazione può tornare fatale. Il problema si dovette allora coscienziosamente e completamente studiare in tutte le sue svariate attinenze. Di qui la convinzione sincera e profonda, che

---

(1) Pag. 27 - 29 - 64.
(2) Pag. 8.

non si provvederà mai abbastanza bene, nè ad ogni modo definitivamente allo assetto del nostro ordinamento ferroviario, laddove non si addivenga da parte dello Stato al riscatto od allo esercizio (il che importa ben più) di tutte le linee di interesse nazionale.

Il ponderoso problema del quale io vi ho sin qui ragionato e che la ristrettezza del tempo mi impedisce di svolgere con maggior ordine ed ampiezza, si agita attualmente in tutti gli Stati, ove le ferrovie furono e sono affidate a private Società. Il Belgio acquista ed assoggetta all'esercizio dello Stato sempre nuovi tronchi; l' Inghilterra non ha voluto pregiudicare una quistione nella quale per essa si affacciano difficoltà al tutto speciali e non ha per ora consentito il riscatto delle ferrovie irlandesi. Presso quella Nazione però, come si vide, il problema è riserbato, differito e non già, come taluno inesattamente disse, definitivamente sciolto; intanto la legge del 1873 ha colà assoggettato le Compagnie a più severe prescrizioni. A tutti poi è noto ciò che attualmente a questo riguardo accade in Germania, ed ogni nostra considerazione a questo riguardo riesce superflua.

Possiamo dunque affermare, che in ogni dove l'attuale tendenza è manifestamente quella di far rientrare queste *strade perfezionate* nella libera disponibilità della Nazione, comprendendole nelle cose di Demanio pubblico; di trasformare il *concetto industriale* che attualmente in esse predomina, in quello di *un pubblico servizio*, compiuto per necessità sociale, da chi rappresenta i generali bisogni della umana convivenza.

Applicando alle ferrovie — queste arterie della vita dei popoli — i principii che secondo il patrio diritto sempre regolarono le grandi strade, il Parlamento darà

a tutte le Nazioni uno splendido esempio che non tarderà ad essere seguitato e scioglierà questo grave problema nel modo il più conforme alle tradizioni del popolo italiano (1).

---

(1) L. 2. § 3. Dig. (43,8). Ulpianus « *Pubblici loci appellatio, quemadmodum accipiatur, Labeo definit: ut et ad areas, et ad insulas et ad agros et ad* VIAS ITINERAQUE PUBBLICA PERTINENT. — D. § 21. VIAM PUBBLICAM eam dicimus, cujus etiam solum pubblicum est § 22. *Pubblicas vias* dicimus, quas Græci βασιλικὰς regias, nostri prætorias, alias consulares, *vias* appellant. — Ed Ulpiano L. 15 Dig. de Verb. Signif. (5, 16) . . . . . sola enim ea (bona) pubblica sunt, QUÆ POPULI ROMANI SUNT.

DOCUMENTI

I.

Quadro delle prime linee di Strade ferrate ordinarie secondo la data delle Concessioni (1).

PAESE	INDICAZIONE del primo tronco di via ferrata	DATA della Concessione	ESERCIZIO	
			Data	Lunghezza
Inghilterra	Stockton-Witton Park (Darlington)	1821	1825	71
America	Munck-Chunck	1827	1827	15
Francia	St. Etienne-Andrésieux	1823	1828	18
Austria	Budweis-Kerschbaum	1826	1828	64
Belgio	Bruxelles-Malines	1834	1835	20
Baviera	Norimberga-Furth	1834	1836	7
Sassonia	Lipsia-Althen	1835	1837	8
Prussia	Potsdam-Zehlendorf	1837	1838	15
Russia	Pietroburgo-Zarskoje Selo	1837	1838	28
Città Libere	Brunswick-Oscherleben	1837	1838	26
Due-Sicilie	Napoli-Portici	1837	1839	8
Olanda	Amsterdam-Harlem	1838	1839	17
Baden	Manheim-Heidelberg	1838	1840	19
Nassau	Castel-Biebrich (Taunusbach)	1838	1840	9
Annover	Annover-Hildesheim	1841	1840	42
Toscana	Livorno-Pisa	1842	1844	19
Würtemberg	Cannstadt-Unterturkheim	1843	1845	4
Stati Sardi	Torino-Genova	1846	1848	165
Spagna	Barcellona-Mataro	1847	1845	29
Danimarca	Copenaghen-Roskilde	1848	1849	84
Svizzera	Zurigo-Baden	1848	1849	27
Svezia-Norv.	Christinahamn-Sjoeaendam	1848	1851	16
Portogallo	Lisbona-Carregado	1853	1854	20
Stati Romani	Roma-Frascati	1852	1856	20

(1) Vedi *A. De Laveleye*, Notes pour l'histoire financière des chemins de fer.
» *G. Stürmer*, Geschichte der Eisenbahnen.
» *Weber*, Schule des Eisenbahnes.

II.

FERROVIE ITALIANE. — *Linee in esercizio, approvate o concesse al* 1 *Gennaio* 1876.

INDICAZIONE	LUNGHEZZA in esercizio Chilom.	in costruzione Chil.	in progetto Chil.	TOTALE
1. FERROVIE DI PROPRIETA' DELLO STATO				
Linee esercitate dalla Società dell'**Alta Italia** (Linee toscane-liguri, Savona-Acqui-Brà)	579	»	»	579
Id. id. delle **Romane** (Asciano-Grosseto)	97	»	»	97
Id. id. delle **Meridionali** (Calabro-Sicule)	949	341	»	1,290
TOTALE	1,625	341	»	1,966
2. FERROVIE DI PROPRIETA' SOCIALE				
Linee esercitate dalla Società dell'**Alta Italia** (per conto proprio e d'altre società)	2,795	48	38	2,881
Id. id. delle **Romane**	1,576	24	»	1,600
Id. id. delle **Meridionali**	1,454	»	193	1,647
Id. id. delle **Sarde**	198	»	190	388
Linee diverse	56	257	282	595
TOTALE	6,079	329	703	7,111
3. RIASSUNTO GENERALE				
Linee comprese nella Rete dell'**Alta Italia**	3,374	48	38	3,460
Id. id. delle **Romane**	1,673	24	»	1,697
Id. id. delle **Meridionali**	1,454	»	193	1,647
Id. id. delle **Calabro-Sicule**	949	341	»	1,290
Id. id. delle **Sarde**	198	»	190	388
Linee diverse	56	257	282	595
TOTALE COMPLESSIVO	7,704	670	703	9,077

III.

CONTO *approssimativo delle spese d' impianto delle Strade Ferrate Italiane al* 31 *Dicembre* 1874.

(compreso il valore del Materiale Mobile e quello degli approvigionamenti.)

Ferrovie dello Stato						
e Liguri Toscane . . .	L.	210,873,998	27			
. **Savona, Acqui, Brà** .	»	36,876,840	70			
. **Calabro, Sicule** . . .	»	204,590,807	55	L.	452,341,646	52
Società dell'Alta Italia						
lancio Sociale	L.	752,375,618	58			
deduce il valore del Ma- **ıle mobile delle linee** **ıri, Toscane e Savona,** **ıi, Brà, computato nelle** **e d'impianto delle stesse** **e esposte più sopra** . . .	»	16,873,815	36			
RESTANO	L.	735,501,803	22			
portare degli approvi- **amenti**	»	29 925,898	18	»	765,427,701	40
ıtà private.		Linee esercitate dalla Società dell'Alta Italia per conto delle diverse Società concessionarie, il cui costo di costruzione si stabilisce in base al capitale ricavato dall'emissione delle rispettive azioni ed obbligazioni		»	84,130,000	»
ıtà delle Romane		Bilancio Sociale		»	503,057,649	21
lincia di Pisa . . .		Linea Pisa-Colle Salvetti (a calcolo)		»	1,800,000	»
lincia di Perugia .		Linea Terontola-Chiusi (a calcolo)		»	2,600,000	»
tà delle Meridionali		Bilancio Sociale (aggiunto il costo della linea Bologna, Ancona, Ravenna risultante dal Bilancio delle Società delle Ferrovie Romane)		»	437,626,408	02
tà delle ff. Sarde .		Bilancio Sociale		»	35,067,375	98
		TOTALE		L.	2,302,050,781	13

IV

[illegible] *pagate alle Soci*
chilometriche degli anni d

		RIMANE			MERI		
						Linea-Voghera-B	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	quota pagata alla Alta Italia	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.. ..	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.. „	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	204.383.17	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.725,339.03	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.530,000 „	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]296.82	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	919,220.06	[illegible]
[illegible]	„	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	570,000 „	[illegible]
[illegible]	„	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	530.000 „	[illegible]
[illegible]	„	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	210,000 „	[illegible]
[illegible]	„	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	„ „	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7.179,261.12	[illegible]

[illegible] rappresentano gli effettivi paga[illegible]
[illegible] delle garanzie e delle sovvenzioni chilometri[illegible]

VI

delle strade ferrate italiane in conto delle garanzie e sovvenzioni 1865 al 1875 inclusivamente.

ALI Brescia Importare complessivo	Totale	Calabro Sicule — Società Vitt. Em.	Sarde	Mortara Vigevano	Cremona Mantova	TOTALE GENERALE
„ „	16,764,525.99	448,000 „	„ „	42,527.15	„ „	31,838,256.82
56,536.92	22,067,670.07	683,452 „	„ „	44,550.95	„ „	42,544,358.02
1,464,953.28	26,105,738.37	„ „	7 „	45,039.34	„ „	50,580,015.21
1,728,359.05	26,417,255.27	„ „	„ „	46,425.89	„ „	54,154,299.29
1,550,000 „	25,892,090.93	„ „	„ „	43,776.80	„ „	48,625,382.68
1,420,296.82	24,968,614.76	„ „	„ „	6,000 „	„ „	50,139,964,78
1,379,220.08	23,968,420.08	„ „	267,781.50	„ „	„ „	44,536.793 38
1,300,000 „	22,573,076.37	„ „	1,372,421.99	„ „	„ „	40,745,720.15
1,200,000 „	22,480,539.92	„ „	1,538,219.72	„ „	„ „	39,620,630.45
800,000 „	21,524,673.20	„ „	1,473,104,41	„ „	110,000 „	39,366,951.96
200,000 „	22,453,638.54	„ „	„ „	„ „	„ „	38,185,696 24
11,356,966.15	255,128,353.50	1,131,452 „	6,623,527.62	228,320.13	110,000 „	480,538,068.99

guiti dal Tesoro dello Stato in ciascun anno, ma bensì i pagamenti fatti in idate provvisoriamente per gli anni ivi indicati.

PRODOTTI LORDI *e spese d'esercizio*

ANNI	Lunghezza media d'esercizio (chilometri)	PRODOTTI LORDI	SPESE D'ESERCIZIO	PRODOTTI NETTI	MEDIE TRA	
					PRODOTTI LORDI	
1865	3,600	60,814,826	»	»	16,895	
1866	4,344	73,535,093	»	»	16,928	
1867	5,206	80,388,633	48,488,142	31,900,491	15,470	
1868	5,458	85,310,231	49,566,402	35,743,829	15,690	
1869	5,754	96,627,603	53,119,602	43,508,001	16,816	
1870	6,030	99,583,120	59,040,341	40,542,779	16,517	
1871	6,245	108,439,475	65,404,207	43,035,268	17,175	
1872	6,582	125,909,844	71,027,691	54,882,153	19,129	
1873	6,754	137,105,355	83,297,892	53,105,353	20,093	
1874	6,986	142,301,842	92,898,813	49,403,029	20,128	
1875	7,419	144,819,187	»	»	19,520	

le Ferrate Italiane dal 1865 *al* 1875.

CHILOME- ESERCIZIO		ANNOTAZIONI
SPESE DI ESERCIZIO	PRODOTTI NETTI	
»	»	Non si conoscono per tutte le ferrovie le spese d'esercizio sostenute negli anni 1865 e 1866.
»	»	
9,313	6,157	Nei prodotti del 1865, non vi sono compresi quelli della rete Veneta, e delle linee del Territorio Romano, e nei prodotti del 1866, mancano oltre quelli della rete Veneta, pure quelli della linea Pavia-Brescia aperta all'esercizio nel Novembre dello stesso anno.
9,681	6,609	
9,231	7,585	
9,791	6,726	Le spese d'esercizio delle ferrovie Sarde, e delle linee Torino-Ciriè e Torino Rivoli, sono calcolate in via approssimativa non avendo elementi da cui desumerle con esattezza.
10,473	6,702	
10,791	8,338	
12,233	7,760	Le società ferroviarie non avendo ancora pubblicati i rendiconti dell'anno 1875 non si conoscono le relative spese d'esercizio. I prodotti lordi del predetto anno sono desunti dai conti approssimativi che presentano le Società, ed in questi non sono compresi tutti i proventi fuori traffico.
13,297	6,831	
»	»	

DEL

RISCATTO E DELL'ESERCIZIO

DELLE FERROVIE ITALIANE

I.

Riordinamento della rete ferroviaria italiana secondo la legge 14 Maggio 1865, e suoi difetti.

L'ordinamento che fu dato alla rete ferroviaria italiana colla Legge del 14 maggio 1865, partiva dal concetto che le Società private meglio che lo Stato potessero direttamente provvedere alla costruzione ed all'esercizio delle vie ferrate. Ammesso questo principio, quella legge si propose di costituire delle Società ferroviarie abbastanza potenti per poter compiere le costruzioni delle linee iniziate o decretate per legge, e regolarmente esercitarle; e ad un tempo si studiò di comporre i varî gruppi in guisa ch'essi potessero, per una parte almeno del grande traffico, farsi concorrenza sicchè si evitasse il pericolo e il danno di dare a quelle Società un assoluto monopolio dei trasporti da un estremo all'altro della penisola. Furono quindi da quella legge costituiti i due grandi gruppi ferroviarî dell'Alta Italia e delle Romane, e modificato quello delle Meridionali; mentre colla precedente legge del 25 agosto 1863 eransi già assegnate alla Società Vittorio Emanuele le ferro-

vie della Basilicata, delle tre Calabrie e della Sicilia. Alla Società dell'Alta Italia furono assegnate pressochè tutte le linee della valle del Po, disponendo però che al gruppo delle Romane fossero unite la ferrovia Ligure e quella da Savona a Torino, onde non tutti gli sbocchi dell'Italia verso l'estero rimanessero nelle mani di una sola Società, e nelle grandi piazze commerciali di Genova, di Torino, di Firenze, le due Società si trovassero in concorrenza.

Parimenti, ceduta alle Meridionali la linea Bologna-Ancona, si creava una concorrenza fra le Romane e le Meridionali pei rapporti commerciali fra Bologna e Napoli, fra l'alta e la bassa Italia.

Collo stabilire poi per le Romane e le Meridionali un sistema di sovvenzioni chilometriche a scala mobile, si volle raggiungere il duplice scopo d'interessare quelle Società allo sviluppo del traffico nelle regioni attraversate dalle loro linee, e di ridurre gli oneri del Governo per quelle sovvenzioni a misura che quel traffico, allora appena nascente, si sarebbe andato svolgendo ed avrebbe raggiunto quelle proporzioni, ch'esso aveva ormai già prese nella rete dell'Alta Italia.

Quest'ordinamento della nostra rete ferroviaria supponeva però che alle Società così costituite non dovessero mancare i mezzi ed il credito necessario per soddisfare ai contratti impegni, e che nel loro passato, nelle passività contratte, nei difetti della loro interna amministrazione, esse non dovessero incontrare tali ostacoli da rendere impotenti i loro sforzi, insufficienti ed inefficaci i concessi soccorsi governativi.

In realtà però apparve ben presto uno squilibrio fra i mezzi finanziari delle Società e gli obblighi cui dovevano soddisfare; e così una delle ipotesi sulle quali poggiava il nuovo ordinamento ferroviario non ebbe

pur troppo ad avverarsi, per molte ragioni che non è qui il luogo di indagare, ma fra le quali basterà accennare la grande ineguaglianza di condizioni dei varî gruppi. Mentre essi erano stati combinati in guisa da non presentare nel loro complesso troppo notevoli differenze di lunghezza, ben diversi però erano gli oneri che le diverse Società dovevano sostenere per portare a compimento le loro linee. Mentre nel 1866 la Società dell'Alta Italia con una rete complessiva di chil. 2092, ne aveva in costruzione o in progetto chil. 330, una parte dei quali d'altronde spettavano allo Stato o ad altre Società, quella delle Romane sopra chil. 2172 ne aveva nel tempo stesso in costruzione o in progetto chil. 668: le Meridionali dovevano ancora costruire chil. 611 per compiere la loro rete di chil. 1751, e finalmente la Vittorio Emanuele aveva in esercizio soltanto 149 chil. e ne doveva ancora costruire 1325, per aver compiti i 1474 chil. che le erano stati assegnati.

Da queste poche cifre, meglio che da qualunque altra considerazione, si comprende come le Società ferroviarie italiane dovessero in proporzioni molto diverse risentire gli effetti della crisi finanziaria, che si manifestò ancor prima della guerra del 1866, e dalla quale essa venne, specialmente tra noi, singolarmente aggravata.

II.

Provvedimenti presi per la prosecuzione dei lavori ferroviari e prime proposte di riscatto.

Affine d'impedire l'interruzione dei lavori, il Parlamento concesse al Governo la facoltà di anticipare alle Società ferroviarie le pattuite sovvenzioni chilometriche, ed il Governo del Re, facendo uso di questa facoltà per le Società delle Romane, delle Meridionali, delle Calabro-Sicule e della linea Savona-Torino, potè ottenere il risultato non solo di non vedere interrotti i lavori, ma ben' anche di conseguire il compimento di varî tronchi ferroviarî importantissimi. Erano questi però espedienti temporanei, ripieghi utilissimi pel momento, ma che non potevano rialzare le condizioni finanziarie delle Società e ristabilire il loro credito.

Cessati in seguito alla stipulazione del trattato di pace di Vienna, i poteri straordinari accordati al Governo, il Ministero presieduto dall' onorevole Ricasoli ebbe a domandarsi qual partito fosse da prendersi per dare alle ferrovie italiane uno stabile e definitivo assetto. Ora gli egregi uomini, che componevano quel Ministero, diedero fin d'allora a quella questione una soluzione sostanzialmente identica a quella che ora propone il Governo. Con un progetto di legge, presentato nella tornata del 31 gennaio 1867, l' onorevole Jacini, allora ministro dei Lavori Pubblici, di concerto col

ministro delle Finanze Senatore Scialoja, chiedeva la facoltà « di trattare colle Società di opere pubbliche, a « cui fu per legge accordata una sovvenzione od una « garanzia, e di stipulare, salvo l'approvazione del Par- « lamento, contratti per l'acquisto delle obbligazioni ed « azioni loro, e per la cessione dei loro diritti ed averi « mediante titoli di credito dello Stato, portanti l' inte- « resse del 3 p. 0/0. »

Poco dopo il Ministero Ricasoli cedeva il luogo a quello presieduto dal commendatore Rattazzi: ma la nuova amministrazione, sebbene di parte politica diversa, si associava, rispetto alle ferrovie, alle idee dei suoi predecessori. Con un progetto di legge presentato nella tornata del 13 giugno 1867, il ministro dei Lavori Pubblici Senatore Giovanola, di concerto coll'onorevole Ferrara, ministro delle Finanze, domandava la facoltà di acquistare i diritti delle Società concessionarie delle ferrovie Romane, Meridionali, Calabro-Sicule, Sarde e di Savona, dando in corrispettivo titoli di credito dello Stato portanti l'interesse del 3 p. 0/0.

Il ricordo di questi fatti è opportuno, non solo perchè essi fanno parte della nostra storia parlamentare, non solo perchè essi dimostrano che le proposte di riscatto, che sono state ora sottoposte alle deliberazioni del Parlamento, si presentarono già ad altre precedenti amministrazioni come la più conveniente soluzione del problema ferroviario, ma ancora per aver luogo di indicare quali differenze si presentino fra le circostanze attuali e quelle in cui furono presentate quelle prime proposte, che allora non ebbero seguito.

In esse, non era compresa la Società delle ferrovie dell'Alta Italia che si credeva possedere tali elementi di vitalità propria da poter in breve del tutto emanciparsi dalla garanzia governativa; e quanto all'esercizio

delle ferrovie da riscattarsi, si pensava di potervi provvedere, dandolo in appalto per la durata non maggiore di 12 anni, a prezzo determinato o con partecipazione negli utili. Nella formula più generale del progetto Jacini era pure compresa la Compagnia dei Canali italiani di irrigazione, di cui la concessione venne riscattata colla convenzione 24 dicembre 1872, approvata con legge 16 giugno 1874, assumendosi direttamente dallo Stato l'esercizio del Canale Cavour e di tutti gli altri canali irrigatori del Piemonte, del Vercellese e della Lomellina.

III.

Successivi acquisti di ferrovie fatti dallo Stato.

Nel corso del 1867, gravissime preoccupazioni politiche fecero dimenticare per il momento quelle che ispiravano le condizioni precarie delle nostre Società ferroviarie. La Società delle Meridionali mercè una savia amministrazione e sospendendo per qualche tempo il pagamento dei dividendi alle azioni, si mise in grado di proseguire la parte più essenziale dei difficili lavori che le rimanevano da compiere. Non così però la Società delle Calabro-Sicule e delle Romane. Nell'anno successivo, fu forza provvedere al compimento dei tronchi, che la Società Vittorio Emanuele aveva intrapresi nella Sicilia e nelle Calabrie, e che essa trovavasi assolutamente impotente a portare a compimento. Colla legge 31 agosto 1868, fu quindi ritirata la concessione

fatta alla Società Vittorio Emanuele e stipulato un accordo con la Impresa Vitali Charles e Comp. per il compimento di 640 chilometri in Calabria ed in Sicilia oltre all'esecuzione dei lavori di perfezionamento dei 149 chilometri già posti in esercizio. In pari tempo il Governo, che già aveva dovuto assumere per conto proprio il proseguimento dei lavori della ferrovia Ligure, che era creditore della Società delle Romane di circa 36 milioni di lire per anticipazioni di sovvenzioni di cui essa non era nemmeno in grado di pagargli gli interessi, studiava i mezzi per venire in aiuto di quella Società e per comporre le numerose vertenze che con essa erano insorte. Colla convenzione del 30 settembre 1868 la Società delle Romane cedette al Governo per il prezzo di 35 milioni di lire la linea ferroviaria da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, e collo stesso atto retrocesse pure la concessione della linea da Massa al confine francese, sicchè in forza di quella convenzione il Governo divenne proprietario dell'intera linea ferrata da Firenze per Pistoia-Pisa-Massa e Genova al confine francese, in parte ancora da costruirsi, della lunghezza di chilometri 431.

Non occorre rammentare come per varie circostanze quella convenzione venisse sanzionata soltanto dalla legge 28 agosto 1870 N. 5858, colla quale fu pure approvato il contratto coll'Impresa Guastalla per il compimento della linea Savona-Bra colla diramazione da Cairo ad Acqui per conto del Governo, e fu pure decretato che a carico diretto dello Stato dovesse continuarsi e compiersi la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule, contemplata nella legge 25 agosto 1863, compreso il tronco da Potenza a Contursi. In definitiva, lo Stato in forza di queste varie disposizioni trovasi ora in possesso di 1966 chilometri di ferrovia, di cui 341

soltanto sono in costruzione. Appartiene dunque allo Stato pressochè la quarta parte della nostra rete ferroviaria, la quale, non comprese le Sarde ed alcune altre linee secondarie, aveva al 1° gennaio del corrente anno uno sviluppo di 8094 chil. In questa cifra, la rete dell'Alta Italia figura per 2881 chil. di cui 48 in costruzione e 38 in progetto. Vi sono però compresi chilometri 586 di ferrovie che appartengono ad altre Società, e di cui quella dell'Alta Italia ha soltanto l' esercizio; le ferrovie Romane comprendono 1600 chil. dei quali 24 sono in costruzione, e la rete delle Meridionali ha 1647 chil. di cui 193 in progetto.

Siccome per effetto dell'altra legge 28 agosto 1870 N. 5857, le ferrovie da Firenze al confine francese e da Savona a Bra con diramazione per Acqui sono state date temporariamente in esercizio alla Società dell'Alta Italia, questa esercita ora una rete di chil. 3374, la quale dopo il compimento di alcune costruzioni in corso avrebbe uno sviluppo di chil. 3460. — D' altra parte poi, in forza della convenzione del 28 ottobre 1871, approvata con legge del 30 dicembre dello stesso anno furono date in esercizio le ferrovie Calabro-Sicule alla Società delle Meridionali per quindici anni a decorrere dal 1872; sicchè quella Società esercita attualmente una rete ferroviaria di chil. 2403, che fra pochi anni diverrebbe di chil. 2937 coll'aggiunta di altri 534 chil. ora in costruzione o in progetto.

IV.

Attuali proposte di riscatto.

Da questa rapida esposizione storica si vede come l' ordinamento delle ferrovie, stabilito dalla legge 14 maggio 1865, sia stato profondamente alterato, coll'ampliamento delle reti esercitate dalle Società dell'Alta Italia e delle Meridionali, e colla restrizione di quella delle Romane; e come le proposte fatte nel 1867 dai ministri Ricasoli e Rattazzi abbiano in parte ottenuta la sanzione del Parlamento, e si trovino già parzialmente mandate ad effetto, essendo venute in possesso dello Stato le Calabro-Sicule, la ferrovia di Savona e una notevole porzione della rete delle Romane, e stipulati contratti temporari di esercizio per le ferrovie di cui lo Stato ha acquistato la proprietà. Ragioni evidentissime di convenienza politica, finanziaria ed economica consigliarono quei riscatti, ed il consenso pressochè unanime del Parlamento ha dimostrato come quei provvedimenti fossero ritenuti, nonchè opportuni, ma necessari ed urgenti. Ora a quei contratti di riscatto, che hanno rimesso lo Stato in possesso di non poca parte della nostra rete ferroviaria, si propone di aggiungerne altri, i quali comprendendo i tre vasti gruppi appartenenti alle Società delle ferrovie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, renderebbero lo Stato proprietario

di chilometri 8,094 di vie ferrate, di cui 413 in costruzione e 231 in progetto, rimanendo così concesse all'industria privata soltanto le ferrovie di Sardegna e diverse linee secondarie sul continente, del complessivo sviluppo di chilometri 983 di cui 287 in costruzione e 472 in progetto.

Il principio del riscatto delle ferrovie per parte dello Stato non sembra poter essere seriamente posto in discussione. Esso trovasi formalmente stabilito e regolato nella sua pratica applicazione dalla nostra Legge organica sui Lavori Pubblici, la quale anzi considera le ferrovie pubbliche come vere e proprie strade nazionali. E d'altronde con ripetuti voti, nelle preaccennate occasioni, il Parlamento ha ammesso che lo Stato potesse avere la proprietà di ferrovie da esso costruite, o riscattate da private Società.

La questione non è dunque di principio, ma di convenienza e di opportunità, come lo sono in generale tutte le questioni economiche e amministrative, nella soluzione delle quali si deve avere in mira di soddisfare i veri interessi della nazione, anzichè lasciarsi guidare da principî teorici o da idee preconcette.

Il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali è esso conveniente, utile ed opportuno, al pari di quello delle altre ferrovie che ora sono già in possesso dello Stato? ecco il quesito, al quale ora occorre dare una soluzione.

Ed innanzi tutto dobbiamo notare che le deliberazioni del Parlamento debbono ora aggirarsi non già sopra proposte generali di massima quali sono quelle presentate al Parlamento nel 1867, ma sopra condizioni di riscatto maturamente studiate e lungamente dibattute fra il Governo e le Società in tutti i loro particolari. Le convenzioni di riscatto stipulate colla Società delle Ro-

mane il 17 novembre 1873, con quella dell'Alta Italia il 17 novembre 1875, colla Società delle Meridionali il 15 febbraio 1876, di cui ora è stata chiesta l'approvazione al Parlamento, stabiliscono minutamente le condizioni alle quali le ferrovie di quelle tre reti sono cedute allo Stato. Ma anche senza venire a ragionare partitamente delle singole condizioni pattuite nelle convenzioni di riscatto non ci sarà malagevole il dimostrare che il riscatto di tutte le nostre ferrovie, non che opportuno, è ormai necessario, indispensabile.

V

Necessità del riscatto delle ferrovie Romane.

Il riscatto delle ferrovie Romane ha già formato argomento di due progetti di legge, che il Governo ha presentati alla Camera dei Deputati il 2 maggio ed il 10 dicembre 1874, ma che non poterono essere portati alla pubblica discussione. Però sopra ambedue i progetti riferirono due Commissioni della Camera, e se la maggioranza della prima Commissione propose importanti modificazioni alle condizioni del riscatto, ambedue però si trovarono concordi nell'ammettere in massima che si dovessero riscattare dallo Stato le ferrovie Romane, piuttosto che andare incontro ai pericoli e ai danni del fallimento della Società, reso ormai imminente ed inevitabile. Inoltre colla legge del 2 luglio 1875 N. 2570 per alcuni provvedimenti ferroviari di urgenza, fu autorizzato il Governo a cambiare contro rendita

pubblica consolidata le obbligazioni comuni della Società delle ferrovie Romane, in ragione di L. 15 di rendita per ogni obbligazione.

Questo provvedimento, che fu approvato in seguito alla favorevole relazione della Commissione generale del Bilancio, mentre ha ottenuto il suo effetto d'impedire cioè che dai portatori di quelle obbligazioni, che da due anni non ricevevano alcun interesse, fosse promosso il fallimento della Società, ha messo lo Stato in possesso di 469677 (a tutto febbraio decorso) di quelle obbligazioni [1]: e quindi alle altre moltissime ragioni, che consigliavano il riscatto delle Romane, si è venuta ad aggiungere pur quella che lo Stato è ora il massimo creditore della Società, e quindi ha il massimo interesse ad assumerne amichevolmente tutto l'attivo ed il passivo, anzichè esporsi ai rischi e agli inconvenienti, che gli deriverebbero da una liquidazione forzata della Società, quando venisse dichiarato il suo fallimento. Non occorre pertanto di dimostrare la necessità del riscatto delle Romane, essendo stata questa necessità riconosciuta da tre diverse Commissioni, ed implicitamente ammessa anche dalla Camera dei Deputati coll'adozione del progetto di legge pei provvedimenti ferroviarî d'urgenza. D'altronde le due relazioni che precedono i sovracitati progetti di legge, e quelle delle Commissioni che su di essi riferirono alla Camera, hanno messo in chiaro la convenienza e la necessità del riscatto delle Romane con tale copia di argomenti, che sarebbe opera del tutto vana il volerne dare qui una nuova dimostrazione.

---

(1) Il numero totale di quelle obbligazioni è di 762921.

VI.

Riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e ragioni che lo consigliano.

Non sono a prima vista così palesi, così evidenti, le ragioni che hanno consigliato il riscatto delle ferrovie dell' Alta Italia: ma chi voglia attentamente esaminare le presenti condizioni di quella Società si persuaderà facilmente che la cessione delle sue linee italiane al Governo era il solo partito che si potesse prendere, e che d'altra parte lo Stato ottiene da questo riscatto non dubbi ed importantissimi vantaggi.

È noto che la Società delle ferrovie dell' Alta Italia trae la sua origine da quella, che negli anni 1856 e 1858 acquistò dal governo austriaco le linee dette dell'Austria Meridionale, quelle Lombardo-Venete, e divenne contemporaneamente concessionaria delle ferrovie dell'Italia centrale, da Piacenza a Bologna e Pistoia, e da Reggio a Borgoforte.

Per effetto della cessione della Lombardia, e delle annessioni della Toscana e dell'Emilia, una parte notevole della sua rete venne a trovarsi compresa nel territorio del nuovo regno d'Italia; e con la legge 8 luglio 1860 le furono confermate quelle concessioni, sostituendo alla linea Reggio-Borgoforte quella Bologna-Ferrara-Pontelagoscuro; sicchè fino d'allora quella Società ferroviaria ebbe i caratteri di una impresa internazionale. In seguito all'acquisto della rete del Piemonte, la So-

cietà prese nel 1865 il nome di Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia.

Se per le sue ferrovie italiane vi fu fino dal 1859 una amministrazione separata da quella che presiedeva alle ferrovie del Sud dell'Austria, tuttavia anche dopo il 1865 continuò a sussistere nei rapporti finanziarii una comunanza di interessi fra quelle due reti di ferrovie, possedute da un'unica Società, di cui perciò le azioni e le obbligazioni erano senza distinzione alcuna rappresentate e garantite dal complesso delle linee componenti le reti stesse, e dal materiale fisso e mobile che vi è addetto.

Nell'art. 6 della Convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle ferrovie del Piemonte, era stato bensì prescritto che la nuova società ferroviaria dell'Alta Italia dovesse, entro il termine di sei mesi dall'approvazione per legge di quella convenzione, presentare al Governo « appositi statuti, nei quali sarà provveduto « alla ricomposizione dell'amministrazione sociale, per « renderla in modo assoluto indipendente da quella « delle ferrovie del Sud dell'Austria e per ottenere la « completa separazione degli interessi delle linee ca- « denti nel territorio del Regno. »

Queste disposizioni ed altre analoghe volute dal governo dell'Austria non avevano però ancora ottenuto alcun effetto quando fu combattuta la guerra del 1866 fra l'Italia e l'Austria, in seguito alla quale per la cessione del Veneto, le ferrovie delle provincie venete vennero unite a quelle dell'Alta Italia, cessando di appartenere alla rete del Sud dell'Austria. Nel trattato di Vienna dei 3 ottobre 1866 fu all'art. 12 stipulato: « les « Hautes Puissances contractantes s'engagent à stipuler, « aussitôt que faire se pourra, de concert avec la So- « ciété des chemins de fer du Sud autrichiens, une Con-

« vention pour la séparation administrative et écono-
« mique des groupes de chemins de fer vénitiens et
« autrichiens. » Ora, sebbene fossero trascorsi tanti anni dalla stipulazione di patti così formali, fino ad ora nulla erasi potuto combinare per ottenere la separazione finanziaria delle due reti del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia.

Ed invero questa separazione della Società in due Società indipendenti non poteva in alcun modo aver luogo, senza modificare sostanzialmente i patti delle vigenti concessioni. Infatti dal rendiconto presentato agli Azionisti della Società del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia nell'assemblea generale dei 30 maggio 1875 si rileva che le spese fatte complessivamente per le due reti al 31 dicembre 1874 ammontavano a L. 1,604,482,087 39. Su questa somma la quota che si riferisce alle ferrovie dell'Alta Italia non può esattamente determinarsi, essendovi alcune partite di spesa comuni alle due reti, per le quali mancano gli elementi per farne un giusto reparto. Queste partite però sono di poca entità, e quindi si può ritenere con molta approssimazione che la spesa totale per le ferrovie dell'Alta Italia ammonti a lire 792,500,000 in cifre tonde, poco meno cioè della metà della spesa totale. L'onere annuale che la Società deve sostenere per gli interessi e l'ammortizzazione delle sue obbligazioni 3 e 5 per 0/0, nonchè dei buoni a più breve scadenza, ascende a L. 76,143,731 55, sulla qual somma la quota spettante alla rete dell'Alta Italia sarebbe prossimamente e in cifre tonde di L. 37,500,000. Ora il prodotto netto di tutta la rete italiana è stato nel 1874 di L. 31,507,539 58: quindi per questa rete vi è stato un disavanzo di circa 6 milioni di lire, e ciò senza pagare un centesimo d'interesse alle azioni in numero di 750,000, che rappresentano un capitale di lire 375,000,000, e di

cui poco meno della metà deve intendersi erogato nella rete italiana.

In realtà però non è stato così: è stato integralmente provveduto al pagamento degli interessi e dell'ammortizzazione delle obbligazioni e dei Buoni, e sono state pagate alle Azioni L. 7. 50 d'interesse. Ma come si è potuto giungere a questo risultato? Col prelevare dall'utile netto delle ferrovie del Sud dell'Austria, che è stato di L. 43,149,250.15, ciò che mancava per far fronte ai carichi propri della rete dell'Alta Italia, e per pagare alla totalità delle Azioni quel modico interesse. La Società ha dunque potuto far fronte ai suoi impegni perchè, possedendo essa due reti di ferrovie, ha supplito coll' eccedenza di prodotto dell'una al disavanzo dell'altra, ciò che sarebbe evidentemente impossibile se le due reti fossero separate amministrativamente e finanziarmente, come vorrebbe l' articolo 12 del trattato di Vienna.

Nè si creda che questo disavanzo della rete italiana, che conviene ripianare con una parte dei prodotti della rete austriaca, sia un fatto eccezionale, accidentale, e che siasi verificato soltanto nel 1874. Anzi in quell' anno il prodotto lordo delle ferrovie del Sud dell' Austria fu inferiore di L. 11,136,340.00 a quello che si era ottenuto nel 1873, ed invece questo prodotto aumentò per le ferrovie dell' Alta Italia di L. 1,804,287. Quindi nel 1873 e negli anni precedenti questa compensazione fra i prodotti netti delle due reti ebbe luogo egualmente ed in proporzioni maggiori che nel 1874. Non sono ancora chiusi i conti dell'esercizio 1875: ma i loro risultati devono essere anche meno favorevoli di quelli dell'esercizio precedente, poichè è stato già dichiarato che non sarebbe pagato alcuno interesse sulle azioni.

È dunque ad evidenza dimostrato che, nelle presenti

condizioni, non potrebbe sussistere una Società che fosse concessionaria della sola rete dell'Alta Italia, e fosse interamente divisa d'interessi da quella delle ferrovie dell'Austria meridionale: poichè non è possibile immaginare la costituzione di una Società, la quale non sia nemmeno in grado di soddisfare gl'interessi delle sue passività. Converrebbe dunque, se si volessero lasciare le ferrovie dell' Alta Italia in mano dell' industria privata, o rinunziare per sempre alla separazione delle due reti, o mutare i patti delle concessioni, in modo da rendere possibile l'esistenza di una Società concessionaria di quella sola rete.

VII.

Oneri che deriverebbero dalla separazione delle due reti, quando non si facesse il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

Ora se la separazione delle due reti ha potuto essere per alcuni anni ritardata, non si potrebbe in alcun modo indefinitivamente aggiornarla. Oltrechè questa separazione è prescritta da un patto internazionale, oltrechè questa comunanza d' interessi di una stessa Società in due reti ferroviarie poste in Istati diversi è per sè stessa una condizione anormale, e che in molte circostanze può presentare degli inconvenienti e talvolta anche dei pericoli, sarebbe, diciamolo francamente, indecoroso per l'Italia che la sua principale rete ferroviaria dovesse permanentemente essere sussidiata coi prodotti di ferrovie estere; il Governo Austro-Ungarico dal canto suo potrebbe e dovrebbe reclamare l'esecuzione di un patto

solennemente stipulato ed avrebbe ogni ragione di esigere che la separazione finanziaria delle due reti divenga una realtà, e non resti una vana speranza; e prima dei recenti accordi esso aveva già fatte ripetute intimazioni alla Società e vive premure al nostro Governo, affinchè questa separazione delle due reti avesse finalmente effetto.

Se dunque ci trovassimo costretti a mandare ad effetto ad ogni costo la separazione delle due reti, per costituire una Società che abbia elementi di vitalità si dovrebbero necessariamente variare a vantaggio di questa nuova Società i patti delle vigenti concessioni. Nella relazione presentata all' assemblea generale 31 maggio 1875, il Consiglio d' Amministrazione sembra credere che queste condizioni di vitalità sarebbero ottenute solo che il Governo italiano consentisse di variare l'ordinamento del servizio dei treni, riducendone cioè il numero e la velocità, e di rialzare altresì le tariffe. Ora questi aumenti nei prezzi di trasporto, queste riduzioni nel movimento dei treni altro non sarebbero che una limitazione dell' uso delle ferrovie ed un nuovo aggravio imposto ai contribuenti, ai quali per supplire alle esigenze della pubblica finanza si sono dovute già imporre sovratasse speciali sui trasporti a grande e piccola velocità.

D' altronde, seppure si consentissero queste domande della Società, sarebbero tali rimedii efficaci a rialzare le condizioni finanziarie della Società dell' Alta Italia? Si è già notato che per gl' interessi e l' amortizzazione delle obbligazioni e dei buoni, questa rete presentò nel 1874 un disavanzo di circa 6 milioni di lire. La parte di azioni, che dovrebbero rimanere a carico della nuova Società delle ferrovie dell'Alta Italia, dovrebbe per lo meno corrispondere ad un capitale di 180 milioni; sulla

qual somma, se si volesse corrispondere l'interesse del 5, 2 p. 0/0, qual è quello che è stato garantito per le ferrovie lombarde, occorrerebbe un'annua somma di lire 9,360,000. In definitiva adunque, per soddisfare le contratte passività e dare agli azionisti l'interesse del 5, 2 p. 0/0, bisognerebbe che il prodotto netto delle ferrovie dell'Alta Italia superasse di lire 15,360,000 quello ottenuto nel 1874.

Ora chi vorrà seriamente credere che con alcune modificazioni nelle tariffe, con alcune riduzioni nelle spese del servizio dei treni si possa ad un tratto, od anche in pochi anni, far risalire il prodotto netto delle ferrovie dell'Alta Italia da L. 31,500,000 a L. 46,860,000? Non è d'altronde da temersi che un aumento considerevole delle tariffe, e una diminuzione sensibile del numero dei treni, sì per i passeggeri che per le merci, facciano notevolmente diminuire il movimento sulle ferrovie? Vediamo che per brevi tragitti i mezzi di trasporto ordinari continuano a sussistere anche laddove i treni ferroviari sono molto frequenti: se questi si diradassero, se i prezzi fossero più elevati, molti abbandonerebbero le ferrovie per valersi delle strade ordinarie, e la Società perderebbe una sorgente di proventi tanto più proficui, quanto minori sono le spese di esercizio per questi trasporti a brevi distanze. Inoltre è per l'Italia di grandissimo interesse di attirare nei suoi porti il movimento di transito delle merci che dai paesi d'oltremare sono destinate all'Europa centrale. Ora come potremmo raggiungere questo scopo, come potremmo sostenere la concorrenza che fanno ai nostri porti i porti esteri, e segnatamente quelli di Marsiglia e di Trieste, se per provvedere alle esigenze finanziarie della società dell'Alta Italia fosse d'uopo rialzare le tariffe, anche per le merci di transito?

Ammesso pur anche per ipotesi che la Società avesse il diritto di rialzare le sue tariffe fino ai limiti stabiliti dagli atti di concessione e di ridurre il numero e la velocità dei treni, diritto che le è stato dal Governo risolutamente negato, ammesso che una decisione arbitrale fosse stata pronunziata a favore di queste pretese della Società, noi crediamo che il Governo dovrebbe tuttavia ricomprarle questo suo diritto, ed accordarle un proporzionato indennizzo, piuttosto che consentirle dei provvedimenti incontestabilmente nocivi agli interessi del paese, e alla estensione del nostro commercio coll'estero, e i quali per di più è dubbio se riescirebbero efficaci e sufficienti a ristabilirla in buone condizioni finanziarie.

In ultima analisi perciò, se dovesse farsi la separazione delle due reti, lasciando le ferrovie dell' Alta Italia in mano di una società privata, la finanza dello Stato, cioè i contribuenti, dovrebbero sovvenirla per metterla in grado di sussistere. Nè questa sovvenzione o garanzia annua sarebbe cosa di poca entità.

Abbiamo già detto che per soddisfare le contratte passività e servire alle azioni l'interesse del 5, 2 p. 0/0, occorrerebbe una somma annua di circa L. 46,860,000. Ora siccome il prodotto netto del 1874 è stato soltanto di L. 31,500,000, e quello del 1875 sarà di poco superiore a quella cifra, nè si può aver fondata speranza di grandi e rapidi aumenti di prodotto, si vede che si avrebbe la prospettiva di dover per parecchi anni pagare alla nuova società 15 o 16 milioni l'anno, mentre negli ultimi anni i pagamenti fatti alla Società dell'Alta Italia per le pattuite garanzie sono stati nulli o di pochissima entità. Tale sarebbe l'onere che lo Stato dovrebbe addossarsi per rendere la Società delle ferrovie dell'Alta Italia assolutamente autonoma ed indipendente

da quella delle ferrovie del Sud dell' Austria. Ora quest' onere sarebbe così grave, che nessuno avrebbe il coraggio di proporlo al Parlamento, nè questo certo vorrebbe sanzionarlo coi suoi voti.

VIII.

Vantaggi e necessità del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

Essendo una necessità la separazione delle due reti, e non potendo questa conseguirsi senza oneri gravissimi per lo Stato, qualora si lascino le ferrovie dell'Alta Italia ad una Società privata, qual altro partito rimane da prendersi se non quello di riscattare quelle ferrovie?

Gli amministratori stessi delle ferrovie del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, i quali meglio di ogni altro conoscevano le vere condizioni della loro Società, si sono persuasi essere ormai il riscatto della rete italiana la sola soluzione possibile delle gravi difficoltà in cui la Società trovavasi involta: e perciò essi non dissentirono dall'aprire su questa base col nostro governo delle trattative, le quali hanno condotto alla stipulazione della convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 che venne sottoposta all'esame del Parlamento, e che per parte della Società stessa è già stata definitivamente sanzionata e ratificata all'unanimità dall' assemblea generale degli azionisti tenutasi in Parigi il 28 febbraio ultimo.

Combinato col nostro governo il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, le più gravi difficoltà per la sepa-

razione delle due reti, sono venute a sparire: ed ai nostri negoziatori non è stato difficile di venire su questo proposito a soddisfacenti accordi coi rappresentanti del governo Austro-Ungarico, accordi pur stati presentati alla approvazione del Parlamento nella forma di una convenzione internazionale sottoscritta a Vienna il 29 febbraio, e di cui quella fra il governo italiano e la Società è uno degli allegati. Sicchè oltre all'approvazione degli azionisti, il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia ha riportato anche l'adesione del governo Austro-Ungarico, col quale per l'art. 12 del trattato di Vienna del 3 ottobre 1866 il nostro governo era tenuto a mettersi d'accordo per la separazione finanziaria delle due reti.

Il Governo non ha mancato di analizzare e giustificare partitamente le singole disposizioni delle Convenzioni per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e per la loro separazione da quelle dell'Austria Meridionale, nel presentarle alla sanzione del Parlamento; ma queste sole considerazioni generali bastano già per dimostrare la necessità e l'opportunità del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia. Nulla si guadagnerebbe a ritardare questo riscatto; poichè, o la Società riuscirebbe con qualche espediente finanziario a liberarsi dai presenti suoi imbarazzi, ed allora il riscatto non potrebbe farsi che a più gravi condizioni per la nostra Finanza; ovvero le sue condizioni finanziarie anderebbero progressivamente aggravandosi, ed allora sorgerebbe in un'avvenire non lontano la necessità di venirle in aiuto per impedirne la rovina. Nell'un caso e nell'altro poi non sarebbero tolte le tante vertenze insorte colla Società, di cui la soluzione rimessa ad arbitri è sempre dubbia, per quanto valide sembrino le ragioni addotte dal Governo, e rimarrebbe pur sempre inadempiuto il

patto della separazione delle due reti, stipulato nel trattato di Vienna. E perciò il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia si presenta come un provvedimento non solo indubbiamente utile, ma anche necessario ed opportuno.

IX.

Ragioni del riscatto delle ferrovie Meridionali.

Il riscatto delle ferrovie Meridionali, al pari di quello delle ferrovie Romane, è già stato soggetto dei progetti di legge, che furono presentati alla Camera dei Deputati il 2 maggio e il 10 dicembre 1874. La Commissione, che riferì sul primo progetto di legge, si oppose a questo riscatto: l'altra invece, sebbene il nuovo progetto di legge fosse identico al primo, accettò la proposta di riscatto, domandando però che le relative condizioni fossero modificate, alla quale domanda aderì il Governo per quelle modificazioni, che gli riuscì di poter concordare colla Società. Con queste ultime modificazioni, delle quali si dichiarò soddisfatta la maggioranza della Commissione, il contratto colle Meridionali aveva per base le seguenti condizioni principali:

1. Cessione allo Stato di tutte le ferrovie comprese nella concessione delle Meridionali mediante un annuo canone di L. 24 milioni, restando però a carico della Società tutte le passività di cui è gravata la sua rete ferroviaria.

2. Assunzione dell'esercizio di tutte le ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule per anni 20, me-

razione delle due reti, sono venute a sparire: ed ai nostri negoziatori non è stato difficile di venire su questo proposito a soddisfacenti accordi coi rappresentanti del governo Austro-Ungarico, accordi pur stati presentati alla approvazione del Parlamento nella forma di una convenzione internazionale sottoscritta a Vienna il 29 febbraio, e di cui quella fra il governo italiano e la Società è uno degli allegati. Sicchè oltre all'approvazione degli azionisti, il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia ha riportato anche l'adesione del governo Austro-Ungarico, col quale per l'art. 12 del trattato di Vienna del 3 ottobre 1866 il nostro governo era tenuto a mettersi d'accordo per la separazione finanziaria delle due reti.

Il Governo non ha mancato di analizzare e giustificare partitamente le singole disposizioni delle Convenzioni per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e per la loro separazione da quelle dell'Austria Meridionale, nel presentarle alla sanzione del Parlamento; ma queste sole considerazioni generali bastano già per dimostrare la necessità e l'opportunità del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia. Nulla si guadagnerebbe a ritardare questo riscatto; poichè, o la Società riuscirebbe con qualche espediente finanziario a liberarsi dai presenti suoi imbarazzi, ed allora il riscatto non potrebbe farsi che a più gravi condizioni per la nostra Finanza; ovvero le sue condizioni finanziarie anderebbero progressivamente aggravandosi, ed allora sorgerebbe in un'avvenire non lontano la necessità di venirle in aiuto per impedirne la rovina. Nell'un caso e nell'altro poi non sarebbero tolte le tante vertenze insorte colla Società, di cui la soluzione rimessa ad arbitri è sempre dubbia, per quanto valide sembrino le ragioni addotte dal Governo, e rimarrebbe pur sempre inadempiuto il

patto della separazione delle due reti, stipulato nel trattato di Vienna. E perciò il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia si presenta come un provvedimento non solo indubbiamente utile, ma anche necessario ed opportuno.

IX.

Ragioni del riscatto delle ferrovie Meridionali.

Il riscatto delle ferrovie Meridionali, al pari di quello delle ferrovie Romane, è già stato soggetto dei progetti di legge, che furono presentati alla Camera dei Deputati il 2 maggio e il 10 dicembre 1874. La Commissione, che riferì sul primo progetto di legge, si oppose a questo riscatto: l'altra invece, sebbene il nuovo progetto di legge fosse identico al primo, accettò la proposta di riscatto, domandando però che le relative condizioni fossero modificate, alla quale domanda aderì il Governo per quelle modificazioni, che gli riuscì di poter concordare colla Società. Con queste ultime modificazioni, delle quali si dichiarò soddisfatta la maggioranza della Commissione, il contratto colle Meridionali aveva per base le seguenti condizioni principali:

1. Cessione allo Stato di tutte le ferrovie comprese nella concessione delle Meridionali mediante un annuo canone di L. 24 milioni, restando però a carico della Società tutte le passività di cui è gravata la sua rete ferroviaria.

2. Assunzione dell'esercizio di tutte le ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule per anni 20, me-

diante un compenso chilometrico per le spese indipendenti dal traffico, e sopra una tariffa di prezzi unitari pei trasporti di viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità.

3. Somministrazione allo Stato di una somma di L. 165 milioni per riordinare e migliorare le ferrovie romane, per compiere le Calabro-Sicule, e costruire altri tronchi di ferrovie ecc. mediante l'emissione di titoli speciali della Società, garantiti da tutte le ferrovie di cui le sarebbe concesso l'esercizio.

La convenzione del 15 febbraio 1876 ora sottoposta all'esame del Parlamento, ha di comune con quella del 22 aprile 1874 soltanto il concetto della cessione allo Stato delle ferrovie Meridionali. Le condizioni stesse del riscatto sono però assai diverse. Mentre prima la società continuava a sussistere come esercente della vasta rete delle Romane, delle Meridionali e delle Calabro-Sicule e perciò restavano a suo carico tutte le sue passività, ora invece la cessione è completa ed assoluta; e coll'obbligarsi a cambiare ciascuna delle azioni in corso contro 25 lire di rendita consolidata p. 0/0, lo Stato viene a sostituirsi in tutti i suoi diritti ed oneri alla Società, la quale perciò non ha più ragione di esistere. Questo sistema di riscatto, conforme nel suo concetto generale a quello delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia, era quello che sarebbe stato desiderato dalla Giunta che riferì sul progetto di legge del 10 dicembre 1874: poichè essa avrebbe voluto: « Che alla « Società fosse assegnata un'annuità di L. 3,000,000 in « luogo di quella di L. 24,954,292 convenuta dal Go« verno, e che a carico dello Stato passassero gli oneri « per il servizio delle obbligazioni sociali per la somma « annua, dalla Società indicata, di L. 9,950,224; gli one« ri per il servizio delle obbligazioni Rothschild, De Gas

« e Bayard e dei boni trentennari; gli oneri per le
« tasse di circolazione e di ricchezza mobile gravanti
« i titoli per i quali la Società ha l'obbligo di pagare le
« dette tasse; e quelli per il pagamento in oro dei ti-
« toli che essa ha l'obbligo di soddisfare in oro; e fi-
« nalmente che a carico dello Stato, passasse il debito
« galleggiante della Società per la somma da essa in-
« dicata di 59 milioni. »

Ora, come giustamente osservava la Giunta, da questo modo di riscatto derivano per il Governo dei vantaggi finanziari per la progressiva estinzione dei debiti a non lunga scadenza, per la possibilità di consolidare il debito galleggiante ad un saggio d'interesse non superiore al 7 per 0/0, per la riduzione dell'aggio sull'oro dei quali nell'altro sistema avrebbe profittato la Società.

Se però col nuovo contratto si tolgono alla Società queste eventualità di un maggior interesse per le azioni in un avvenire non guari remoto, ragion vuole che questi vantaggi, che le vengono sottratti, le siano in qualche modo compensati. D'altra parte poi è un fatto che fino ad ora le azioni delle Meridionali hanno sempre goduto dell'interesse del 5 p. 0/0: è un fatto che il prodotto lordo chilometrico è andato in questi due ultimi anni diminuendo, e quindi la sovvenzione governativa è stata nel 1874 superiore a quella pagata nell'anno precedente, e quella per il 1875 supererà la cifra del 1874. Facendo anche astrazione dall' utile che avrebbe potuto ricavare la Società dall'esercizio di una rete ferroviaria di oltre 4 mila chilometri, non può dunque ritenersi troppo elevato il compenso annuo fisso di L. 25 per azione accordato col presente contratto, senza possibilità di alcun aumento in avvenire.

D'altronde se si volesse lasciare sussistere la Società

delle ferrovie meridionali è indubitato o che si dovrebbero variare a suo vantaggio i patti della presente concessione, o altrimenti in breve tempo essa si troverebbe ridotta al fallimento. Quella Società ha infatti l'obbligo di costruire la ferrovia da Termoli per Campobasso alla linea di Benevento ed il tronco da Aquila a Rieti. Questi tronchi, che sono senza dubbio fra i più difficili della rete delle Meridionali, e di una complessiva lunghezza di quasi 200 chilometri, importerebbero alla Società una spesa di costruzione di circa L. 500 mila il chilometro per la quale essa potrebbe difficilmente procurarsi i fondi necessarî ad un saggio d' interesse minore del 7 per 0/0. Quindi per ogni chilometro di queste ferrovie essa incontrerebbe un onere annuo di L. 35,000, mentre il provento di quelle linee basterebbe tutt'al più a coprire le gravi spese di esercizio di quei tronchi a forti pendenze: sicchè per fare fronte a quell'onere, la Società avrebbe soltanto la sovvenzione governativa, che al massimo è di L. 20,500 il chilometro e che si riduce anzi a L. 16,500 il chilometro quando il prodotto lordo chilometrico dell'intera rete sia, come attualmente, di L. 15 mila il chilometro. Quindi se, rinunziando all'idea del riscatto, il Governo dovesse obbligare la Società a costruire tutte le linee comprese nella sua concessione, le condizioni finanziarie di essa ne sarebbero gravemente danneggiate.

Nè meno oneroso è per la Società l'altro patto della sua concessione che oltre le L. 15 mila il chilometro di prodotto lordo, l'eccedenza anderà interamente in diminuzione della sovvenzione governativa. Nello stabilire questa condizione, si è preso per punto di partenza la primitiva concessione del 21 agosto 1862 che garantiva alla Società un prodotto lordo di L. 29 mila il chilometro, e si è creduto di averne sensibilmente miglio-

rate le condizioni con questo nuovo patto, col quale le sarebbe garantito un massimo prodotto lordo di lire 31,500 al chilometro. Ma non si è posto mente come a comporre questa cifra concorrano due elementi ben diversi, quali sono il prodotto lordo reale e la sovvenzione governativa, e come crescendo il primo e diminuendo corrispondentemente il secondo, il prodotto netto della Società vada necessariamente scemando.

Prendiamo i due estremi, quello cioè in cui il prodotto lordo non superi le L. 7 mila il chil., e quello in cui invece questo prodotto abbia raggiunto la cifra di Lire 31,500 il chil. Nel primo caso, la Società avrà, è vero, un prodotto lordo soltanto di L. 7,000+20,500 = Lire 27,500 il chil.; ma ammettendo puranche che la totalità delle L. 7,000, che sono il prodotto dell'esercizio sia assorbito dalle spese dell'esercizio stesso, la Società disporrebbe tuttavia di un utile netto di L. 20,500 il chil. Nell'altro caso invece supponendo che le spese di esercizio possano limitarsi al 55 per 0/0 del prodotto lordo, l'utile netto chilometrico sarà: 0,45 × 31,500 = L. 13,725 soltanto. Quindi è evidente che coll'aumentare del traffico, specialmente al di là delle Lire 15 mila al chil. le condizioni finanziarie della Società anderebbero peggiorando: e siccome non si può pretendere che alcuno operi contro il proprio interesse, la Società, anzichè cercare di promuovere e di accrescere il movimento sulle sue linee, sarebbe ed è invero indotta a fare ogni sforzo per limitarlo e per ridurre i loro proventi al disotto delle lire 15 mila il chil. Si avrebbe, ed anzi si ha già, questo strano fenomeno, che mentre le ferrovie sono state costruite, con gravi sacrifizi dei contribuenti, per sviluppare il commercio ed agevolare i rapporti di ogni specie fra le varie parti della penisola, si lascerebbe una parte principalissima

della nostra rete ferroviaria in mano di una Società, che, per impedire la propria rovina, non può a meno d'incagliare con tutti i mezzi possibili l'incremento del commercio.

Come togliere di mezzo una condizione di cose così contraria agli interessi del paese e, diciamolo pure, così assurda? Non vi è altra via che quella del riscatto; poichè è un partito omai affatto inamissibile quello di accordare alla Società nuovi vantaggi, e di caricare perciò la finanza dello Stato di nuovi oneri, ai quali nelle presenti condizioni non si potrebbe contrapporre alcun effettivo e positivo vantaggio per gl'interessi generali della Nazione.

X.

Le strade ferrate pubbliche sono dalla nostra legislazione considerate quali Strade Nazionali.

Avendo dimostrata la opportunità ed anzi la necessità del riscatto delle ferrovie Romane, dell'Alta Italia e delle Meridionali, da quelle premesse deriva, a nostro avviso, come necessaria conseguenza che l'esercizio di quelle ferrovie e delle Calabro-Sicule si faccia per conto diretto dello Stato.

È stato già osservato che la legge sui Lavori Pubblici del 20 marzo 1865 stabilisce che vi sono strade nazionali, tanto ordinarie, quanto ferrate. L'Art. 1 di essa pone infatti fra le attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici:

a) « Le strade nazionali, così ordinarie come fer-
« rate, per gli studii e formazione dei progetti, per la

« direzione delle opere di costruzione e di manuten-
« zione e per la loro polizia;

b) « L'esercizio delle strade ferrate nazionali, e la
« manutenzione ed esercizio di quelle strade sociali che
« lo Stato s'incaricasse di esercitare. »

E nell'Art. 3 della stessa legge è dichiarato che:

« Le tariffe per le strade ferrate esercitate . . . . .
« dallo Stato . . . . . vengono determinate dal Mini-
« stero dei Lavori Pubblici di concerto con quello delle
« Finanze. »

Le disposizioni contenute nei quattro primi capi del titolo V di quella legge sono formulate in guisa che possono essere applicabili tanto alle ferrovie di proprietà dello Stato e da esso esercitate, quanto a quelle concesse all'industria privata.

Nell'Art. 248 è dichiarato « che le concessioni delle
« ferrovie pubbliche si fanno per un tempo determinato
« dagli atti delle medesime, alla scadenza del quale e
« pel fatto solo di essa scadenza, lo Stato sottentrerà
« ai concessionarii nell'esercizio di tutti gli utili e pro-
« dotti degli stabili ed opere costituenti le ferrovie con-
« cesse e loro dipendenze.

L'Articolo 284 conferisce al governo il diritto di riscattare le ferrovie concesse all'industria privata e determina le norme colle quali il Governo può esercitare questo suo diritto. L'Art. 285 poi dà al Governo il diritto di partecipare alla metà del prodotto netto di una ferrovia, eccedente il 10 per 0/0 sul capitale in essa impiegato.

Nel Capo 6 del titolo stesso (Polizia delle strade ferrate) sono poi contenuti alcuni articoli speciali per le ferrovie esercitate a spese e per conto dello Stato.

Quindi non è punto in opposizione colla legge organica sui lavori pubblici la proposta che dal Governo

viene sottoposta alla sanzione del Parlamento di rendere lo Stato il proprietario e l' esercente di tutte le strade ferrate del Regno. Senza dubbio, quand' anche vi fossero in quella legge delle disposizioni contrarie a tale proposta, il Potere Legislativo potrebbe tuttavia, nella pienezza dei suoi poteri, ammetterla, ed annullare quelle disposizioni: poichè le leggi non sono dogmi immutabili, ma dovendo corrispondere alle idee, ai bisogni, allo stato di civiltà di una nazione, devono potersi mutare secondo il variare delle condizioni alle quali esse devono adattarsi. Ma ci è sembrato importante segnalar questa concordanza fra le presenti proposte e le disposizioni della legge sui Lavori Pubblici, specialmente perchè quella legge fu preparata ed approvata quando la vendita delle ferrovie dello Stato era già stata conclusa, e quando prevaleva l'idea che meglio convenisse far costruire ed esercitare le ferrovie da private società. Tuttavia il legislatore vi ha espresso chiaramente il concetto che la proprietà delle strade ferrate è dello Stato, ch'esso ne concede la costruzione e l'esercizio solo per un tempo limitato, ed ha esplicitamente ammesso che lo Stato possa per proprio conto esercitare ferrovie di sua proprietà ed anche linee concesse a private società. Nella relazione dell' onorevole Correnti sui progetti di legge per il riordinamento e l'ampliazione delle reti ferroviarie del Regno presentati il 30 giugno e 29 novembre 1864, è parimenti espresso il concetto che il Governo è per il nostro diritto amministrativo il vero proprietario delle strade ferrate (1).

---

(1) Vedasi la suddetta relazione nei documenti della Camera dei Deputati, Sessione 1863-64 N. 247 B pag. 7.

Ma lo Stato ha esso l'attitudine, la capacità necessaria per bene condurre un' amministrazione così complessa, così vasta, così bisognosa di una costante ed intelligente operosità, qual' è quella dello esercizio di una grande rete di vie ferrate? E seppure lo Stato riuscisse a soddisfare convenientemente alle esigenze di questo pubblico servizio, le spese di esercizio non risulteranno esse più elevate di quelle che per lo stesso servizio incontrerebbe una privata società, spinta dal potente stimolo del proprio interesse a procurare ogni possibile risparmio? e non sarà quindi da questo maggior costo dello esercizio allontanata la possibilità di riduzioni di tariffe e diminuita l'utilità economica e finanziaria delle vie ferrate?

Abbiamo fiducia di poter dileguare questi dubbi nel seguito del presente ragionamento, e di confutare le altre obiezioni che potrebbero esserci mosse da coloro che, fidando nella efficace azione della industria e della operosità dei privati, vorrebbero ristretta in più angusti confini l'azione dello Stato, anzichè allargare le sue attribuzioni ai trasporti ferroviarii. Ma innanzi tutto conviene esaminare se l'esercizio delle strade ferrate sia veramente una industria simile alle altre, e perciò soggetta alla libera concorrenza, e a quelle intermittenze di attività, che nelle altre industrie non di rado si presentano, secondo che la produzione prevale al consumo, o questo risulta a quella superiore.

XI.

Le ferrovie non sono una industria libera: ma un monopolio.

In Inghilterra e negli Stati Uniti di America ove le ferrovie hanno preso un immenso sviluppo senza alcuna sovvenzione, sussidio od altra partecipazione finanziaria dei Governi, si è ritenuto che l'industria dei trasporti ferroviarii non dovesse essere soggetta a regole speciali, e che la concorrenza avrebbe spontaneamente e senza l'azione del Governo obbligato le società a fare un regolare servizio, e a ridurre entro giusti limiti i prezzi dei trasporti.

I fatti però non hanno corrisposto a queste previsioni. Laddove le Società ferroviarie si sono trovate in concorrenza colla navigazione fluviale o lacuale o con altri mezzi di trasporto, esse hanno ridotto i prezzi in guisa da costringere i loro competitori ad abbandonare loro il campo, e liberate così da ogni rivalità hanno poi rialzato le tariffe. Se invece la concorrenza nasce fra due Società ferroviarie, o esse si riuniscono in una sola, oppure si pongono d'accordo per adottare delle tariffe convenzionali per i tratti di via pei quali potrebbero farsi concorrenza, ripartendo così fra l'una e l'altra linea il movimento, e procurandosi in compenso il benefizio di mantenere tariffe più elevate. Nell'un caso e nell'altro non esiste più concorrenza, ed è il pubblico il quale fa le spese di questi accordi fra le Società ferroviarie, che è ben difficile se non impossibile d'impe-

dire. In Isvizzera, in Germania, in Inghilterra stessa sebbene vi siano due, tre ed anche quattro linee ferroviarie fra i medesimi punti del territorio, le Società rivali riescono sempre a mettersi d'accordo e il pubblico non ha un servizio nè migliore, nè più economico (1). Questa mancanza di una vera concorrenza fra le Società ferroviarie, e questa tendenza alla loro fusione sono state riconosciute dalla Commissione d'inchiesta nominata dal Parlamento Inglese nel 1872, la quale nel suo rapporto dichiara:

« Che la concorrenza fra le Società di ferrovie esi-
« ste in proporzioni assai limitate e non può essere
« mantenuta con provvedimenti legislativi.

« Che vi è ben poca concorrenza reale fra quelle So-
« cietà in quanto alle tariffe, nè si può aver fiducia che
« questa sia per durare.

« Gli accordi fra le Società ferroviarie vanno aumen-
« tando, e diverranno probabilmente ancora più fre-
« quenti, sia per mezzo di fusioni, sia in altra guisa. »

In Italia poi come potrebbe esservi concorrenza fra le Società ferroviarie, quando la Legge sui Lavori Pubblici (Art. 269) stabilisce che: « Il Concessionario
« di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di
« qualsivoglia altra concessione di ferrovia parimente
« pubblica che congiunga due punti della sua linea, o
« che le corra lateralmente entro quel limite di distan-

---

(1) Negli atti della Commissione Commerciale per il passaggio delle Alpi Elvetiche con una ferrovia, a pag. 97 degli studii della 3.ª Sotto Commissione sulle spese di esercizio sono riferite le informazioni raccolte sui sistemi adottati dalle principali Amministrazioni ferroviarie d'Europa nel caso di concorrenza fra diverse linee pel trasporto delle merci sopra uno stesso territorio commerciale.

« za, che verrà determinato nell'atto di concessione? » quando gli atti di concessione determinano in modo anche più preciso e più esteso questo privilegio delle Società ferroviarie, accordando loro un diritto di prelazione per le linee traversali ed anche per le diramazioni [1]? Come può esservi concorrenza, quando le Società ferroviarie non possono vivere di vita propria, ma sono sostenute dal Governo con garanzie e sovvenzioni chilometriche? quando il Governo, in conseguenza di quest'onere e dell'interesse ch'esso ha ad ottenere dalle ferrovie il massimo prodotto utile, si riserva il diritto di approvare le variazioni di tariffe (Art. 276 della legge sui Lavori Pubblici); impone ai concessionarii di eseguire gratuitamente i trasporti per il servizio postale (Art. 278) ed a prezzi ridotti quelli per tutti gli altri servizii governativi (Art. 279 e 280); approva gli orarii, ha facoltà di modificare il numero delle corse ordinarie giornaliere (Art. 232); e finalmente ha il diritto di sorvegliare nel modo il più lato non solo la costruzione, e l'esercizio delle ferrovie, in quanto concerne la buona esecuzione delle opere e la sicurezza pubblica, ma anche d'invigilare la parte commerciale ed economica dell'esercizio stesso? (Art. 287). Qual'è l'industria che potrebbe vivere soggetta a tanti vincoli, e ad una tale ingerenza governativa?

Apparisce dunque chiaro, dalle preaccennate disposizioni, che il legislatore ha considerato l'esercizio di una

---

(1) Vedansi l'articolo 42 della Convenzione 22 giugno 1864 colle ferrovie Romane; l'Art. 37 del Capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle ferrovie dello Stato; gli Articoli 17, 18 e 19 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 giugno 1860 relativa alle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale.

ferrovia non come una industria, ma come un monopolio; e perciò si è studiato di circondare la concessione di questo monopolio ai privati di tutte quelle cautele, di quelle garanzie che moderino ciò che un monopolio ha sempre di odioso, e che ne rendano l'esercizio, per quanto è possibile, utile agli interessi generali del paese. Onde dobbiamo concludere che le ferrovie sono fra noi non solo un monopolio di fatto, ma un monopolio legalè. Nè ci si obietti che nulla impedisce di variare la nostra legislazione, di liberare le Società ferroviarie dai vincoli e dagli oneri di cui ora si trovano inceppate ed aggravate, di rendere alle loro Amministrazioni una piena libertà, sia in quanto all'ordinamento del servizio, sia in quanto alla determinazione delle tariffe; poichè, come è avvenuto in quei paesi in cui si è lasciata alle Società ferroviarie questa libertà, sparirebbe ben presto ogni concorrenza, e sorgerebbe un monopolio tanto più nocivo, quanto meno sarebbe frenato dall'azione del Governo.

D'altronde non vi è in Italia nelle presenti condizioni alcuna Società ferroviaria che possa vivere senza l'aiuto finanziario del Governo; e niuno potrà ammettere che il denaro dei contribuenti possa essere erogato a vantaggio di private Società, senza alcun corrispettivo, senza riservarsi un diritto di sindacato sull' operato di quelle Società, e lasciando i loro amministratori liberi di disporre, come meglio loro talenta, del pubblico danaro. Da ciò la necessità indeclinabile di una ingerenza governativa sull' esercizio delle nostre vie ferrate, la quale sia tanto più estesa, quanto maggiori sono gli interessi pubblici che vi si collegano; e quindi non vi è nemmeno la possibilità che l'esercizio delle vie ferrate abbia in Italia neppure le apparenze di una industria libera e indipendente.

XII.

Ragioni generali che giustificano l'esercizio governativo delle ferrovie.

Ma se dunque l'esercizio delle ferrovie è un vero monopolio, non è forse lo Stato quello che meglio potrà esercitarlo nell'interesse generale e bene inteso della intera nazione, nella stessa guisa che egli esercita i monopolî delle poste, dei telegrafi, dei sali, ecc.?

Col progredire della civiltà, colla maggior speditezza e facilità delle comunicazioni, l'amministrazione delle poste ha acquistato un immenso sviluppo, ha moltiplicato le sue attribuzioni, ed ora col servizio dei vaglia, con quello delle casse di risparmio postali, essa è divenuta per così dire il banchiere generale della nazione e maneggia danari a centinaia di milioni. Eppure in tutti gli Stati questo servizio così delicato, così esteso, e che diviene ogni giorno più complicato, è affidato ad una amministrazione governativa, e in quei paesi nei quali il servizio postale era in addietro in mani di privati o di Società, i Governi lo hanno avocato a sè anche mediante compensi pecuniarî, per esercitarlo direttamente. Lo stesso dicasi dei telegrafi. È un fatto recente e che non occorre rammentare il riscatto delle linee telegrafiche inglesi operato dal Governo Britannico con un dispendio di oltre a 5 milioni di lire sterline. E non vi è alcuno certo che possa negare che il servizio delle poste e dei telegrafi è fatto generalmente

dai governi con somma regolarità ed esattezza, che i prezzi delle corrispondenze postali e telegrafiche sono ora ridotti molto inferiori a quelli che si sarebbero dovuti pagare, se quei monopoli fossero stati appaltati o concessi a privati speculatori.

E quanto alle ferrovie, esse hanno già preso un tale sviluppo, sono divenute un elemento così essenziale della vita economica delle nazioni, esse hanno tanti rapporti con tutti i rami di pubblica Amministrazione, ed il loro buono ordinamento è tanto necessario non solo per la prosperità commerciale dei popoli, ma benanche per la sicurezza degli Stati, che le ragioni le quali hanno consigliato a tutti i Governi civili di assumere direttamente l'esercizio delle poste e dei telegrafi valgono a più forte ragione per quello delle ferrovie.

Negli atti di concessione delle vie ferrate, i Governi si riservano bensì il diritto di sorvegliare l' esercizio fatto dai concessionari, d'impedire quei provvedimenti che sarebbero nocivi agli interessi del paese, di valersi in tempo di guerra anche della totalità dei mezzi di trasporto di cui il concessionario dispone. Però col sistema delle concessioni, è tolta al governo ogni iniziativa; egli non esercita che un'azione per così dire negativa, ed i concessionari possono rifiutarsi ad ogni miglioramento, che non sia prescritto dagli atti di concessione, quando questo non sia conforme ai loro interessi. Se, per esempio, per favorire il commercio di uno dei nostri porti, convenisse ridurre i prezzi di trasporto di alcune categorie di merci, il governo potrebbe bensì suggerire, raccomandare queste riduzioni alle Società ferroviarie; ma queste sarebbero in diritto di rifiutarle, quando credessero che tali riduzioni facciano scemare il prodotto netto delle loro linee. Il raddoppiamento dei binari, l' ampliamento delle stazioni,

l'aumento nel numero delle corse giornaliere, l'aumento del materiale mobile, e tanti altri provvedimenti che l'incremento del traffico rendono utili od anche necessari, possono essere reclamati e prescritti dal Governo, ma soltanto in quella misura, con quelle limitazioni e sotto quelle condizioni che sono stabilite dalla legge o dai capitolati di concessione. In ogni caso poi per attuare questi provvedimenti sono necessari degli accordi fra il Governo e le Società; e se queste sono riluttanti ad eseguirli, trovano sempre qualche ragione più o meno fondata per opporsi alle prescrizioni governative: da ciò sorgono controversie, questioni, litigi che si trascinano per anni dinnanzi agli arbitri o davanti ai Tribunali, ed in ogni ipotesi lunghi e dannosi ritardi avvengono nell'attuazione di questi miglioramenti.

Non intendiamo con ciò affermare che le nostre Società ferroviarie siansi mostrate neghittose, o noncuranti dei progressi che si vanno facendo nell' esercizio delle ferrovie. Ma il solo fatto che l'azione del Governo per perfezionare l'esercizio delle vie ferrate può essere paralizzata dai patti de' capitolati, rende questo sistema delle concessioni ferroviarie difettoso in confronto a quello dell'esercizio fatto direttamente dallo Stato. Se anche un ostacolo a questi perfezionamenti non sorge dalle pattuite convenzioni, esso può nascere dal mal volere o dalle condizioni finanziarie delle Società. Quante difficoltà e quanti ritardi non si sono incontrati per ottenere dalla Società delle ferrovie Romane l' esecuzione delle opere e delle provviste, le più necessarie per la sicurezza e la comodità dell'esercizio delle principali sue linee? Ed altri lavori e provvedimenti non meno utili e necessari sono ancora differiti, per l' impotenza della Società ad eseguirli, sebbene il governo per la sua qualità di principale suo creditore, abbia

sulla sua Amministrazione una ingerenza ed un' autorità, che in condizioni meno anormali non gli spetterebbe. E se ora si volesse esigere dalla Società delle ferrovie Meridionali qualsiasi provvedimento tendente ad aumentare il traffico e quindi il prodotto lordo delle sue linee, si può forse credere ch'essa vi si presterebbe di buon grado, contro il proprio interesse? No certo; ed invece essa farebbe ogni sua possa per impedirne o ritardarne l'attuazione. Non è questa una semplice induzione: poichè nella relazione dei revisori del Bilancio 1873 è apertamente dichiarato essere necessario « che « il Consiglio d'Amministrazione prenda gli opportuni « provvedimenti, onde non solo fermare, ma diminuire « il prodotto chilometrico delle nostre linee. » Al quale intento essi aggiungono avere la Società « il diritto di « riportare le tariffe a quel che erano le governative « nel 1862, e di adoperare ogni mezzo per la conse- « guente diminuzione delle spese » concludendo poi che « noi abbiamo il diritto e il dovere di non occu- « parci ormai che dei nostri interessi, e che se il traf- « fico, i prodotti, e la prosperità generale andranno a « scemare nelle provincie meridionali la colpa non sarà « nostra. »

È questa la più chiara ed eloquente dimostrazione dell'antagonismo che sarebbe sorto fra gl'interessi del paese e quelli della Società delle Meridionali quando si continuasse a far sussistere la presente sua concessione, Nel caso presente questo antagonismo ha origine, come abbiamo accennato, dal modo difettoso col quale è stata ordinata la scala mobile delle sovvenzioni. Ma quando anche i capitolati non presentino simili difetti e siano stati accuratamente studiati in tutte le loro disposizioni, in un così lungo periodo di tempo, quale è quello delle concessioni ferroviarie, è pressochè impossibile

che non sorgano circostanze, nelle quali gl'interessi del pubblico non si trovino in conflitto con quelli dei concessionarî e non ne nascano contrasti ed inconvenienti i quali sono invece impossibili quando l'esercizio è condotto da un'amministrazione governativa, nel solo interesse del commercio e delle industrie.

XIII.

Vantaggi dell'esercizio governativo in caso di guerra.

In caso di guerra poi, quanto non sarà più pronta, più energica, più sicura, più ordinata la cooperazione delle ferrovie alle operazioni militari, laddove esse si trovino affidate ad un'amministrazione governativa, anzichè essere in mano di private Società! Nella guerra del 1866 le nostre ferrovie ci resero grandi ed utilissimi servigi per il concentramento dell'esercito sul Po e sull'Adige: gli amministratori, e gl' impiegati delle Società prestarono indistintamente i loro servigi. Ma quali imbarazzi e quali difficoltà si sarebbero incontrate se, come pure era possibile, le Società avessero fiaccamente o di mala voglia ubbidito agli ordini governativi e se il Governo avesse dovuto prendere in quelle contingenze la gestione delle ferrovie? Nè dobbiamo poi dimenticare la precisione, la celerità, la segretezza con cui nel 1859 dalla Direzione delle ferrovie dello Stato fu provveduto al trasporto dell'esercito francese dalla destra alla sinistra del Po, e fu così eseguito quel rapido concentramento delle forze alleate, che ci fruttò l'acquisto della Lombardia. Se quelle fer-

rovie fossero state esercitate da una Società, può dubitarsi se quella operazione, di cui il successo dipendeva specialmente dalla segretezza, sarebbe stata compita con così splendidi risultati (1).

XIV.

Le ferrovie esercitate dai Governi non sono sotto nessun rapporto inferiori a quelle esercitate dalle Società.

Se in caso di guerra è senza dubbio preferibile e più sicuro che l'esercizio delle ferrovie sia in mano dello Stato, anche nelle ordinarie condizioni, non si può certo sostenere che le linee del Belgio, della Prussia, della Germania meridionale esercitate da amministrazioni governative, per la regolarità, la comodità e la sicurezza del servizio, per la bontà e l'abbondanza del materiale mobile, per il buono impianto delle stazioni, per l'economia delle spese di esercizio, siano inferiori alle linee degli stessi paesi concesse a private Società, o a quelle dell' Inghilterra, della Francia, della Svizzera. In Germania, cioè nella Prussia, nel Baden, nella Baviera, nel Wurtemberg, nella Sassonia, si contano 12260 chil. di ferrovie esercitate da amministrazioni governative; ed 8174 da private Società. Vi è dunque una notevole prevalenza dell'esercizio governativo: eppure, a confessione degli stessi Inglesi, il servizio è eccellente, specialmente

(1) Nel 1859 le ferrovie dello Stato trasportarono 641,717 mililitari, mentre nel 1858 il numero dei militari trasportati era stato soltanto di 57,259.

sulle linee appartenenti allo Stato: le carrozze pei viaggiatori sono migliori delle inglesi, e le tariffe sono tuttavia meno elevate che in Inghilterra. Ed in quanto alla sicurezza, la prevalenza delle ferrovie governative prussiane è anche più notevole: poichè nel 1870, anno in cui per causa della guerra si ebbe su quelle linee un movimento straordinario, vi fu un solo caso di disgrazia dipendente dalla irregolarità nel servizio, su tre milioni di passeggeri, mentre in Inghilterra vi fu nello stesso anno una disgrazia ad ogni 300 mila viaggiatori. Nel 1873, che è stato sotto questo rapporto uno degli anni più sfavorevoli nelle ferrovie prussiane, in causa di scontri, deviamenti di treni, rimase morto un viaggiatore e ne furono feriti 105; e siccome furono trasportati su quelle linee circa 100 milioni di passeggeri, così si ebbe presso a poco una persona offesa sopra un milione di viaggiatori, proporzione sempre molto minore di quella che si è avuta sulle ferrovie inglesi.

Le ferrovie del Belgio, esercitate dallo Stato, dànno risultati non meno soddisfacenti. Alla fine del 1872 la lunghezza di quelle linee era di Chilom. 1548, cioè poco meno della metà della intera rete, che aveva raggiunto lo sviluppo di Chilom. 3224. Ora nel 1872 sopra un movimento totale di 23,197,623 viaggiatori si ebbero soltanto 6 viaggiatori feriti in conseguenza di scontri o di deviamenti di treni, cioè una persona colpita sopra 3,866,270.

La maggiore o minore utilità effettiva delle vie ferrate dipende in gran parte dal modo con cui esse trovansi provviste di materiale mobile: poichè se questo è scarso o insufficiente, divengono inevitabili irregolarità e ritardi nel servizio dei trasporti. Ora le ferrovie governative sono sotto questo rapporto certo non inferiori a quelle delle Società degli stessi paesi, e molto superiori poi alle nostre.

Il materiale mobile delle ferrovie governative del Belgio si componeva alla fine del 1872 di 440 locomotive, di 1967 carrozze da viaggiatori, e carri da bagagli, 21539 carri da merci, e 1767 carri per servizi diversi. Le ferrovie esercitate dallo Stato in Prussia con uno sviluppo di Chilom. 6327 erano nel 1873 anch'esse fornite assai largamente di materiale mobile, poichè avevano 2696 locomotive, 3434 carrozze da viaggiatori e 57333 carri da merci e diversi.

Lo stesso può dirsi delle ferrovie governative del Baden, le quali nello stesso anno erano fornite di 319 locomotive, 949 carrozze da viaggiatori e 5404 carri da merci per Chilom. 1102 in esercizio; ed il loro prodotto lordo è stato di L. 32,430 il Chilom., cioè inferiore a quello di molte linee dell'Alta Italia.

La Società delle ferrovie dell'Alta Italia, che fra noi è di gran lunga quella che è meglio provvista di materiale mobile, con una rete in esercizio di chilometri 3295, cioè più che doppia di quella esercitata nel Belgio dall'Amministrazione dello Stato, aveva, nel 1874, 748 locomotive, 2562 carrozze da viaggiatori e carri da bagagli: 12955 carri da merci, e 1281 carri diversi.

La Società delle ferrovie Meridionali, con una rete ferroviaria pressochè di eguale lunghezza di quella del Belgio, aveva nello stesso anno soltanto 207 locomotive, 740 carrozze da viaggiatori e carri da bagagli e 2904 carri da merci e diversi. Tenuto pur conto della differenza di prodotto, il quale è sulle linee del Belgio una volta e mezzo quello delle ferrovie dell'Alta Italia e tre volte maggiore di quello delle ferrovie meridionali, si vede tuttavia quanto sia più largamente provvista di materiale mobile l'Amministrazione governativa del Belgio, e come perciò debba essa trovarsi in grado di soddisfare prontamente e comodamente ad ogni even-

tualità straordinaria, e di provvedere con tutta regolarità alle ordinarie esigenze del commercio.

Se si considerano poi le ferrovie governative sotto l'aspetto finanziario, non solo esse reggono al confronto colle linee esercitate da private Società, ma il reddito dei capitali impiegati nella loro costruzione risulta generalmente superiore a quello delle linee costrutte ed esercitate dall'industria privata.

Nel Belgio, il prodotto netto delle ferrovie dello Stato ha dato nel 1872 un interesse del 5,215 p. 0/0 sul capitale che vi era stato impiegato: e si noti che in quell'anno per il rialzo nel prezzo dei carboni e del ferro, per l'aumento dei salari, le spese di esercizio furono molto maggiori che nelle annate precedenti. Nel 1871 si era avuto un utile del 7,357 p. 0/0, nel 1870 del 6,043 p. 0/0: la media del quinquennio 1868 a 1872 è stata del 5,928. Nel 1874 poi le ferrovie dello Stato nel Belgio hanno dato l'interesse del 6,114 p. 0/0 sul capitale impiegato nella loro costruzione. Non si può fare un confronto colle altre linee del Belgio esercitate da Società: poichè queste sono generalmente ferrovie secondarie e quindi di minor prodotto. Ma nel 1867 le ferrovie inglesi hanno dato un interesse del 3,91 p. 0/0, nel 1869 del 4,41, nel 1870 del 4,66 p. 0/0.

È bensì vero che le Società concessionarie delle ferrovie francesi hanno dato e dànno tuttora ai loro azionisti dei lauti dividendi, i quali nel sessennio 1868-73 hanno variato dal 6,5 all'8, al 10 e perfino al 12 p. 0/0: ma non si deve dimenticare, nell'apprezzare questi risultati, che lo Stato ha concorso alla costruzione della rete ferroviaria francese con una somma di poco inferiore ai 1600 milioni di franchi, cioè corrispondente al quinto circa della spesa rimasta a carico delle Società; inoltre nel 1873 la garanzia data dal Governo a quelle

Società, per le linee della nuova rete, importò alla pubblica finanza un onere valutato a franchi 34,800,000.

Egualmente superiore a quello delle ferrovie inglesi è il reddito delle ferrovie governative prussiane, che è stato nel 1867 del 5,54 p. 0/0, nel 1869 del 6,05 e nel 1870 del 7 p. 0/0. Nel 1873 esso trovasi bensì ridotto al 4,93 p. 0/0; ma per l'elevato costo del carbone e del ferro quell'esercizio deve considerarsi come eccezionale, e non vi ha dubbio che negli anni seguenti il rapporto fra le spese e i proventi riuscirà inferiore a quello del 67,1 p. 0/0 che si ebbe nel 1873. Nel Belgio p. es. questo rapporto che nel corso di un quinquennio era stato del 62,25, salì nel 1873 al 72,02 p. 0/0 per ridursi poi nel 1874 al 68,33 p. 0/0.

Nel 1873 le ferrovie prussiane esercitate da private Società diedero un utile del 4,63 p. 0/0 sul capitale in esse impiegato, e perciò sensibilmente inferiore a quello che ebbe lo Stato dalle sue ferrovie.

L'utile dato dalle ferrovie Badesi, di cui i nove decimi circa sono esercitate dallo Stato, nel quinquennio 1869-73 è stato in media del 4,912 p. 0/0.

XV.

Le ferrovie dello Stato in Piemonte.

Se poi, senza ricorrere agli esempii che ci forniscono le ferrovie delle altre Nazioni, ci facciamo ad indagare le condizioni delle ferrovie dello Stato in Piemonte prima della loro cessione alla Società dell' Alta Italia, troviamo che nel 1862, quella rete si componeva di

chil. 689 di ferrovie in esercizio, parte delle quali appartenenti in assoluta proprietà allo Stato, e le altri spettanti a private Società. Ora il loro prodotto lordo fu in quell' anno di L. 32804 al chil. e la spesa di esercizio di L. 14881,02, cioè il 48,23 per 0/0 del prodotto lordo. Per il triennio 1860-62 il prodotto netto di quella rete venne a corrispondere all'interesse del 5,80 p. 0/0 sul capitale speso dal Governo Subalpino per la costruzione o l'acquisto delle linee di sua proprietà. Attualmente, per il rincaro dei materiali, dei combustibili, della mano d'opera, la proporzione fra le spese e gli introiti sarebbe senza dubbio meno vantaggiosa: ma si avrebbe sempre un utile significante sul capitale impiegato. Inoltre quelle linee non erano scarsamente provviste di materiale mobile; poichè nello stesso anno, questo si componeva di 182 locomotive, 918 vetture da viaggiatori, e vagoni da bagagli, 2790 carri da merci, il che ragguaglia a 2,73 locomotive, 13,78 vetture e 41,89 carri da merci per ogni miriametro. Il materiale mobile posseduto al 31 dicembre 1874 dalla Società dell'Alta Italia, secondo le cifre sopraindicate, ragguaglia a 2,27 locomotive, 7,77 carrozze da viaggiatori e 43,25 carri da merci per ogni miriametro di via. La rete governativa del Piemonte era dunque 12 anni sono meglio provvista di materiale mobile di quello che ora non lo sia la Società dell'Alta Italia, sebbene il prodotto lordo di quella rete fosse non molto superiore a quello delle ferrovie dell'Alta Italia, che è stato nel 1874 di lire 28656 il chil.

Vi è una leggera inferiorità in quanto ai carri da merci: ma se si considera quanto poco nel 1862 fosse sviluppato il traffico a piccola velocità, quanto incompleta fosse la nostra rete, e come questa si trovasse allora del tutto isolata e senza alcuna comunicazione colle

ferrovie estere, non si può tener conto di quella piccola differenza, e si deve ritenere che se la rete del Piemonte avesse continuato ad essere proprietà dello Stato, il numero dei vagoni da merci vi si sarebbe notevolmente accresciuto, in modo da corrispondere sempre convenientemente alle esigenze del commercio.

XVI.

Vantaggi economici e finanziarii del riscatto e dell'esercizio governativo delle ferrovie.

Potremmo moltiplicare questi esempi; ma quelli che abbiamo citati finora bastano a dimostrare che l'esercizio delle ferrovie fatto dalle amministrazioni governative non è certo inferiore a quello delle linee esercitate da private Società, in quanto alla sicurezza, alla regolarità, alla comodità del servizio, e nemmeno in quanto alle spese di esercizio. Senza dubbio non possiamo lusingarci di ottenere fino dai primi anni gli ottimi risultati che le ferrovie dello Stato danno nel Belgio e in Germania, anche sotto l'aspetto finanziario ed economico. Per molti anni ancora avremo da sostenere, oltre le ordinarie spese di esercizio, spese straordinarie non lievi per il perfezionamento delle linee, per provviste di materiale mobile, per rifare l'armamento di varie ferrovie, ecc., ma tutte queste spese avrebbero dovuto farsi egualmente dalle attuali Società, affine di corrispondere alle esigenze del pubblico servizio; con questa differenza però che per le loro condizioni finanziarie, per i patti delle loro concessioni, le Società pro-

curerebbero con tutti i mezzi di sottrarsi a questi indispensabili miglioramenti e di ritardarne l'esecuzione. E questo stato di cose, dal quale il pubblico servizio sarebbe direttamente danneggiato, dovendo cessare, prima o poi si verrebbe al riscatto e all'esercizio dello Stato, per evitare i danni e gli imbarazzi gravissimi che dal fallimento o dalla revoca delle concessioni delle società ferroviarie deriverebbero.

Col riscattare ora le ferrovie dell'Alta Italia, le Romane e Meridionali, e coll'esercitarle per conto dello Stato, noi tronchiamo tutte le difficoltà che ora le Società oppongono al miglioramento del servizio ferroviario; e siccome il prezzo del riscatto non è superiore al valore delle sopra nominate reti di strade ferrate, lo Stato nel tempo stesso che diviene libero di dare all'esercizio ferroviario l'indirizzo il più proficuo agli interessi della nazione, non incontra per conseguire questo vantaggio oneri finanziarî sproporzionati: e d'altra parte poi abbiamo la certezza che in avvenire i miglioramenti, i quali saranno introdotti nell'esercizio delle nostre ferrovie, gioveranno ad un tempo all'incremento del nostro commercio, e all'alleviamento di questi oneri della pubblica finanza.

D'altronde, fino dai primi tempi, potranno essere fatti alcuni risparmi sulle spese attuali: spariranno dai nostri bilanci le spese per la sorveglianza delle ferrovie in costruzione e in esercizio, che ammontano a più di 500 mila lire l'anno e che essendo rimborsate allo Stato dalle Società ferroviarie ingrossano attualmente le loro spese. Sostituita un'unica amministrazione centrale delle ferrovie alle tre Direzioni Generali dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, si avrà senza dubbio un notevole risparmio nelle spese di personale e di materiale. Le spese pei trasporti militari di ogni

specie, per quelli dei generi di privativa, per il rimborso dei viaggi dei membri del Parlamento. Non figureranno più sui nostri bilanci che come spese d'ordine. Altri risparmi potranno egualmente ottenersi mediante la revisione dei ruoli delle tre Società e la riunione del relativo personale in un ruolo unico per ciascun ramo di servizio. Potendo fare i contratti di fornitura su più larga scala, si potranno probabilmente ottenere condizioni più vantaggiose. Sicchè ove non sorgano improvvisi aumenti nei prezzi dei materiali e dei combustibili, vi è ogni ragione di presumere che fra pochi anni potrà realizzarsi un sensibile risparmio nelle attuali spese di esercizio. E siccome d'altra parte anzichè fare ostacolo all'incremento del traffico se ne promuoverà lo sviluppo, anche da questo lato verrà accresciuto il prodotto netto delle nostre ferrovie.

Ma non sono questi probabili benefizi finanziari quelli che maggiormente raccomandano alla approvazione del Parlamento la proposta dell'esercizio governativo delle ferrovie. Il vantaggio principale di quella proposta sta nella piena e libera disponibilità della nostra rete ferroviaria che veniamo ad acquistare. In qualsiasi contingenza straordinaria, la quale richieda un servizio ferroviario eccezionale, questo si otterrà più prontamente e più sicuramente mediante l'azione diretta di una amministrazione governativa di quello che nelle condizioni attuali in cui ogni disposizione governativa rispetto alle ferrovie richiede il concorso delle Società concessionarie. E vantaggi ancor più sensibili per il commercio saranno quelli della unificazione delle tariffe, della soppressione del servizio cumulativo interno il quale è pur sempre cagione di ritardi e di maggiori spese, della responsabilità di un' unica amministrazione per i ritardi, le perdite, le avarie, ecc. Nei contratti di

fornitura dei materiali e degli oggetti svariatissimi, che occorrono per il mantenimento e l'esercizio delle ferrovie, potrà essere fatta una più larga parte alle industrie nazionali: poichè lo Stato, che ritrae dallo sviluppo di quelle industrie vantaggi diretti ed indiretti evidentissimi, potrà far entrare anche questo elemento nel giudizio delle offerte di case e di fabbriche italiane, mentre le Società non possono tenerne conto.

Avendo il Governo in esercizio pressochè tutta la nostra rete ferroviaria, non avranno più luogo quelli artificiosi deviamenti del traffico, coi quali le Società sogliono attirare il movimento su quelle linee che loro maggiormente interessano: ma le merci saranno dirette al loro destino per la via più breve e più economica. E finalmente per il commercio internazionale e di transito, potremo regolare le nostre tariffe in modo che i nostri prodotti possano concorrere efficacemente sui mercati esteri con quelli delle altre nazioni e che i nostri porti acquistino tutto quel movimento commerciale, che loro naturalmente compete.

XVII.

Come intende il Governo procedere nell'ordinare l'esercizio delle vie ferrate per conto proprio.

Tutto questo riordinamento del servizio ferroviario non è però opera che possa compiersi nel giro di pochi mesi. Esso non può utilmente intraprendersi se non dopo di aver acquistata una esatta cognizione degli ordinamenti attuali, nelle condizioni e delle qualità del

personale; dopo che siano stati fatti studi accurati da persone competenti sulle modificazioni, che converrà introdurre nelle tariffe attuali, nel servizio tecnico, ed in quello commerciale; dopo che ogni mutamento sia stato ponderatamente studiato e discusso nei suoi effetti, ed anche nelle sue conseguenze tecniche ed amministrative. E perciò è intendimento del Governo, quando le sue proposte riportino l' approvazione del Parlamento, che sulle prime si conservino inalterati gli ordini che attualmente regolano le ferrovie dell' Alta Italia, Romane e Meridionali. Ai loro Consigli d'Amministrazione sarà bensì sostituita una unica Direzione generale residente in Roma: ed a ciascuna rete, che rimarrebbe composta quale è attualmente, salvo alcune lievi ed urgenti modificazioni, sarebbe preposta una Direzione dell'esercizio, dipendente dalla Direzione generale, rimanendo così transitoriamente distinte le tre reti, mantenuti i loro speciali regolamenti, le loro tariffe, e separate le loro contabilità. Quando poi sarà stata regolarmente costituita la Direzione generale, quando si sarà avuto tempo e modo di determinare i provvedimenti necessari ed opportuni per riunire quelle tre reti sotto una amministrazione unica, allora si procederà a quest'opera di unificazione, con tutte quelle prudenti cautele e quelle transitorie disposizioni, che valgano a non recar alcun disturbo nel servizio, e ad usare i debiti riguardi ai tanti e legittimi interessi che da non bene ponderate mutazioni potrebbero rimanere offesi.

Tali sono gl' intendimenti generali, coi quali il Governo intende procedere nell'ordinare l' esercizio delle ferrovie dello Stato; ed i molteplici provvedimenti che a tal uopo occorreranno, esso chiede facoltà nel progetto di legge presentato, di mandarli ad esecuzione

per Decreti Reali, sia perchè la massima parte di essi sono di competenza del potere esecutivo, sia perchè se alcuno ve ne fosse di indole legislativa, sarà sempre utile di averne fatto l'esperimento, prima di sottoporlo alla definitiva sanzione del Parlamento, col progetto di legge sull' ordinamento dell'esercizio delle ferrovie governative, che dovrà essergli presentato nel termine di due anni.

In conclusione, questi fatti e queste considerazioni dimostrano che se il riscatto delle ferrovie sarà cagione di un temporaneo maggiore aggravio per la pubblica finanza, questo riscatto è nelle attuali condizioni necessario, inevitabile, nè col differirlo se ne renderebbero più profittevoli per lo Stato le condizioni; e d'altra parte poi ne risulta che l'esercizio governativo delle ferrovie ci procurerà tali vantaggi commerciali, economici, politici, finanziari da compensare largamente gli oneri, che per il riscatto veniamo temporaneamente ad assumere. E perciò abbiamo fiducia che le proposte del Governo, quando siano state esaminate dal Parlamento con quella ponderazione che si addice alla importanza e alla difficoltà dell'argomento, non mancheranno di ottenere la sua approvazione.

XVIII.

Perchè siansi mutate le proposte fatte coi precedenti progetti di legge.

È d'uopo però, innanzi di por fine al presente ragionamento, di rispondere alla taccia che il Governo si trovi in contraddizione colle altre proposte che esso stesso presentava coi progetti di legge del 2 maggio 1874 e del 10 dicembre del medesimo anno. Come mai, potrebbe essere obiettato, si viene ora a proporre che lo Stato assuma il carico gravissimo di esercitare pressochè tutte le nostre ferrovie, mentre un anno fa s'intendeva far esercitare dalla Società delle Meridionali le ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule? Se nello scorso anno il Governo dubitava tanto della propria idoneità a condurre direttamente l'esercizio delle vie ferrate, che non osò nemmeno proporre di assumere quello della rete Romana, come mai ora intendete incaricarlo di esercitare le quattro grandi reti dell'Italia continentale e della Sicilia? Come mai quel sistema d'esercizio, che pochi mesi sono proponevate, è ora dal Governo stesso ritenuto inammissibile? E non è questa una inconseguenza, che mostra l'incertezza e la mutabilità delle sue idee intorno alle questioni ferroviarie, e che toglie perciò molta autorità tanto alle presenti, quanto alle passate sue proposte?

Queste obiezioni, queste critiche, per quanto a prima vista possano sembrare fondate, sono però ben facili a

confutarsi. Da pochi mesi a questa parte, si è compiuto un fatto di una eccezionale importanza, che ha interamente mutato l'aspetto delle questioni relative all'ordinamento delle nostre ferrovie. Si è potuto ottenere, a condizioni non onerose, il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, il quale, come lo abbiamo dimostrato, era l'unico mezzo di mandare ad effetto la separazione assoluta delle due reti italiana ed austriaca, solennemente stipulata nel trattato di Vienna. Una volta che questo riscatto erasi combinato, quale partito potevasi prendere per lo esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia? Non era certo per molti riguardi conveniente di affidare ad un'unica Società, quella delle Meridionali l'esercizio di tutte le nostre ferrovie, e mettere in balìa di una unica impresa un monopolio dal quale dipendono i più vitali interessi della Nazione. D'altronde, oltre questa difficoltà pregiudiziale per così dire, e quando per ipotesi si fosse entrati nel divisamento di concedere in appalto alla Società delle Meridionali l'esercizio di tutte le ferrovie, un'altra difficoltà d'indole finanziaria si presenterebbe a quella Società. Poichè essa dovrebbe procurarsi circa 150 milioni per acquistare il materiale mobile e gli approvvigionamenti della Società dell'Alta Italia; e ad un tempo la somma di L. 165 milioni, da fornirsi da essa al Governo, dovrebbe ancora accrescersi di non pochi milioni per il compimento delle costruzioni ferroviarie in corso nell'Alta Italia e per costruirvi le linee che sono ancora necessarie per completare quella parte della rete italiana. E sembra invero ben poco probabile che una Società, la quale non avrebbe in proprietà un solo chilometro di via ferrata, possa procurarsi col suo credito dai 300 ai 350 milioni di lire.

Esclusa la Società delle Meridionali, era egli sperabile che potesse formarsi una Società nazionale per assu-

mere l' esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, con un capitale che non potrebbe essere inferiore ai 200 milioni di lire? Chi nutrisse una tale speranza, vedrebbe alla prova essere questa una vana illusione: poichè nelle attuali condizioni, col discredito nel quale sono cadute la maggior parte delle imprese industriali, non è possibile che una così enorme somma possa prelevarsi dai risparmi della nazione per immobilizzarla in una impresa la quale, anche ridotta al solo esercizio, pure non va esente da rischio. Molto meno poi sarebbe proponibile l' altro partito di riscattare la rete dell'Alta Italia, perchè appartenente ad una Società estera, per darne poi l'esercizio ad un'altra Società estera. Quindi si viene alla conseguenza che il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia implica la necessità che l'esercizio ne sia assunto dallo Stato. E dal momento in cui è inevitabile che lo Stato eserciti direttamente una gran parte delle nostre ferrovie, e non meno necessario è il riscatto delle Romane e delle Meridionali, non vediamo come si potrebbe lasciare ad una Società l' esercizio del rimanente della nostra rete. Questo appalto dell'esercizio di ferrovie possedute dallo Stato poteva ammettersi finchè la parte migliore della nostra rete ferroviaria era esercitata da una Società, finchè si poteva fare a meno d' impiantare una Amministrazione governativa per assumerne l'esercizio. Ma vi sarebbe stata una patente contraddizione nel proporre per una parte della rete l' esercizio governativo e per l'altra l' appalto ad una Società.

Non pensò mai il Governo che il sistema dell'esercizio dello Stato non fosse, in tesi generale, preferibile a quello delle concessioni. Nella relazione premessa al progetto di legge dei 2 maggio 1874, dopo di aver stabilito che lo Stato deve regolare le tariffe ferroviarie,

deve impedire gli abusi che potrebbero essere fatti delle vie ferrate, e concorrere in molti casi alla loro costruzione, si soggiungeva: « Posta così la questione, la so-
« luzione più logica e più completa sarebbe questa:
« che le strade ferrate d'interesse nazionale siano pro-
« prietà dello Stato ed esercitate dallo Stato. » E nella stessa relazione, dopo di aver sviluppato tutte le considerazioni che allora giustificavano l'appalto dell' esercizio delle ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule per un ventennio, si osserva che: « Il periodo di
« venti anni non è troppo lungo, ma può bastare per
« fare questo grande esperimento. Esso ci mostrerà fin
« dove si possa arrivare nella unificazione del servizio
« ferroviario. L' unità assoluta, che ora sembrerebbe
« un sogno, può fra venti anni diventare una pratica
« realtà. »

Ed ora, soggiungeremo, decorsi non ancora due anni, nuove circostanze ci consentono di dare alla questione ferroviaria la soluzione la più logica e la più completa, di rendere una pratica realtà l'unificazione del servizio ferroviario sotto la gestione dello Stato.

La Giunta che esaminò il progetto di legge dei 10 dicembre 1874 fu concorde nell' ammettere « che uno
« Stato possa con vantaggio del pubblico provvedere
« all' esercizio del monopolio ferroviario. Ma la mag-
« gioranza di essa convenne col Governo nel ritenere
« che anche e sopratutto nello interesse della buona
« riescita dell'affidamento all'Amministrazione governa-
« tiva di questo grande pubblico servizio, convenga at-
« tendere un tempo ulteriore in cui, ultimate le arterie
« principali delle nostre strade ferrate, e pareggiato il
« bilancio dello Stato, sia molto più probabile conse-
« guire tutti i vantaggi, e sentire pochi degli inconve-
« nienti del nuovo sistema. »

La minoranza della Giunta poi esplicitamente opinava, « che una volta riscattate le strade ferrate, l' esercizio « debba esserne fatto per conto dello Stato. »

Tanto nella mente del Governo, quanto in quella della maggioranza della vostra Giunta, lo appalto che si proponeva di concludere colle Meridionali per un ventennio era dunque un avviamento all'esercizio governativo, era un provvedimento transitorio, che aveva la sua giustificazione nello intendimento di non variare troppo bruscamente il sistema finora seguito nell'esercizio delle vie ferrate. Divenuto però inevitabile l'abbandono di questo sistema per una gran parte della rete, il Governo sarebbe andato contro alle proprie convinzioni ed avrebbe tenuto ben poco conto dell' autorevole parere della Commissione parlamentare, se avesse proposto un sistema ibrido di esercizio ferroviario, parte per appalto, parte per conto diretto dello Stato. In poche parole, il riscatto generale delle tre reti dell'Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali, conduce per inevitabile conseguenza all'esercizio governativo delle ferrovie. Noi comprendiamo che si possa respingere il riscatto, da chi, dopo le infelici prove che hanno fatto fra noi le Società ferroviarie, abbia tuttora fede ch' esse possano sussistere utilmente per il paese e per loro stesse: non intendiamo come, ammesso il riscatto, si possa respingere l' esercizio governativo.

LE CONVENZIONI

I.

Convenzione di Basilea coll'Alta Italia.

Fra

il Governo italiano, rappresentato dal cavaliere Quintino Sella, deputato al Parlamento italiano, e la Società delle strade ferrate del sud dell'Austria e dell'Alta Italia, che agisce anche nella sua qualità di Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, in forza della Convenzione del 30 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2279, rappresentata dal barone Alfonso de Rothschild, presidente del Comitato di Parigi.

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. La suddetta Società di strade ferrate cede e trasferisce al Governo italiano, che accetta, la proprietà ed il possesso:

A) di tutte le strade ferrate coi loro accessorii appartenenti a detta Società sul territorio italiano con tutti i diritti, ragioni ed azioni, oneri e servitù inerenti a tale proprietà e possesso e colle opere e lavori eseguiti, o in corso di esecuzione, materiale di armamento, stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi uffizi, nulla eccettuato;

B) di tutto il materiale mobile, cioè: locomotive, carrozze e carri di qualunque specie appartenenti alla rete ceduta o relativi al servizio di ferrovie italiane; i mobili, le macchine, arnesi, utensili, ecc.; gli approvigionamenti di ogni sorta; in una parola tutto ciò che in qualsiasi modo abbia o possa avere relazione colle strade ferrate italiane;

C) di tutti i beni immobili, opifizi, privilegi, dritti reali, ancorchè estranei alle ferrovie suddette, che appartengono o possono appartenere ad essa Società nel territorio italiano;

D) dei diritti inerenti al possesso delle azioni di Società private, riscattate dalla Società, o che le sono state cedute, e di queste azioni stesse;

E) di tutti i registri, archivi, libri di amministrazione e contabilità, studi, progetti, disegni, e di tutti i documenti appartenenti alla Società, i quali riguardino la rete delle strade cedute ed i servizi relativi, in qualunque luogo si trovino;

F) del servizio di navigazione sul Lago Maggiore, e sul lago di Garda nello stato in cui esiste con tutto il suo materiale fisso e galleggiante per detta navigazione.

Si osserva, riguardo a detto servizio di navigazione sul Lago Maggiore, che per Convenzione del 15 gennaio 1875, approvata per deliberazione dell'Assemblea generale degli azionisti del 31 maggio seguente, la Società ha ceduto detto servizio con tutti i diritti e tutti gli oneri che ne derivano, ai signori fratelli Mangili, salva l'approvazione di detta Convenzione per parte del Governo.

Per conseguenza, se il Governo approva e rettifica detta Convenzione, per effetto della presente, resta inteso che esso sarà e rimarrà sostituito in tutti i diritti, vantaggi, oneri ed obbligazioni della Società risultanti da detta Convenzione.

Art. 2. Il capitale speso sulla rete dell'alta Italia sino al 31 dicembre 1874 è determinato secondo il bilancio chiuso dalla Società a questa data, e conformemente all'allegato *A*, nella somma di settecentocinquantadue milioni, trecentosettantacinquemila, seicento diciotto lire e cinquanta centesimi (lire 752,375,618.50).

In questa somma non è compreso il valore degli approvigionamenti pei servizi dell'esercizio e della costruzione, di cui si parlerà al seguente articolo 11.

Il Governo terrà conto alla Società di questo capitale nel modo seguente:

Art. 3. Per una parte di questo capitale, che ammonta a seicentotredici milioni, duecentocinquantadue mila quattrocentosettantotto lire e sessantaquattro centesimi (lire 613,252,478.64), il Governo pagherà alla Società sino al 31 dicembre 1954 inclusivamente un'annuità fissa di trentatrè milioni centosessantamila duecentoundici lire e dodici centesimi (lire 33,160,211.12). A partire dal primo gennaio 1955, fino al 31 dicembre 1968 inclusivamente, questa annuità sarà ridotta alla somma di tredici milioni trecentoventunmila otto lire e quaranta centesimi (lire 13,321,008.40).

Sopra questa annuità il Governo farà la ritenuta dell'ammontare della imposta sulla ricchezza mobile calcolata nel modo indicato nel seguente articolo 4.

Art. 4. Per la ritenuta della imposta sulla ricchezza mobile l'annualità sarà divisa in due parti, l'una rappresentante l'estinzione e le spese di pagamento di trasporto di numerario e di cambio; l'altra rappresentante l'interesse. Questa seconda parte soltanto, la quale è determinata dal quadro *B* annesso al presente contratto e sottoscritto dalle parti contraenti, sarà soggetta all'imposta.

Art. 5. L'annuità di cui all'articolo 3 precedente sarà

pagata in oro nelle mani del legittimo rappresentante della Società in Italia o degli aventi diritto. I pagamenti si faranno in due rate eguali e per semestre scaduto, quindici giorni prima della scadenza di ciascun semestre, vale a dire il quindici giugno ed il sedici dicembre di ogni anno.

Art. 6. Per l'altra parte del capitale, di cui all'articolo 2, che si eleva alla somma di centotrentanove milioni, centoventitremila, centotrentanove lire ed ottantasei centesimi (139,123,139.86), il Governo prenderà a suo carico fino alla concorrenza di venti milioni di lire (20,000,000) ed in lire italiane, contando la lira italiana per una lira del capitale della Società, la proporzione corrispondente del debito contratto dalla Società colla Cassa di risparmio di Milano. Per il resto, vale a dire centodiciannove milioni, centoventitrè mila, centotrentanove lire ed ottantasei centesimi (lire 119,123,139.86), il Governo rimetterà alla Società tante cartelle di consolidato italiano cinque per cento (5 per 0/0) quante occorrono per rappresentare detta somma di italiane lire 119,123,139.86 in oro al corso medio della borsa di Parigi, durante i sei mesi trascorsi dal primo gennaio al trenta giugno 1876, diminuito di una mezza cedola, cioè una lira e otto centesimi (1, 08). Le cartelle rappresentanti la metà della somma di cui nel presente articolo saranno rimesse dal Governo alla Società alla data della presa di possesso, munite di tutte le cedole di scadenza posteriore a questa data. L'altra parte della rendita sarà rimessa dopo l'esecuzione delle operazioni di cui agli articoli 8, 9 e 10.

Art. 7. Il Governo si riserva la facoltà, per una proporzione che non sorpasserà la seconda parte della rendita, di cui all'articolo precedente, di rimettere cartelle dalle quali sia stata staccata la prima cedola se-

mestrale, che viene in scadenza dopo la data della presa di possesso. Il corso medio che servirà a determinare l'ammontare di questa parte della rendita sarà diminuito del valore di detta cedola, cioè di due lire e diciassette centesimi (lire 2. 17) per cinque lire (lire 5) di rendita.

Art. 8. Appena firmato il presente contratto, si procederà immediatamente da delegati del Governo e della Società, alla formazione di uno stato dettagliato per natura, quantità e valore d'inventario del materiale rotabile e galleggiante, degli utensili delle officine, del mobiliare e del materiale delle stazioni che esistevano al 31 dicembre 1874, quale si trova riassunto nell'allegato n.° 5 della relazione all'Assemblea generale del 31 maggio 1875.

La Società garantisce al Governo che lo stato di cui si tratta nel presente articolo constaterà un valore d'inventario totale non inferiore alla somma portata nell'allegato suddetto per la rete italiana; e, ove ne sia il caso, la differenza di valore d'inventario sarà dedotta dalla somma di 119,123,139 lire e centesimi 86, di cui si parla all'articolo 6.

Questo stato conterrà i dettagli necessari per constatare l'identità di questi materiali, utensili e mobiliare con quelli di cui si parla agli articoli 9 e 10.

Questo stato sarà annesso al presente contratto e ne farà parte integrante.

Art. 9. All'epoca in cui il Governo entrerà in possesso delle strade, si farà in contraddittorio dai delegati del Governo e della Società un inventario esatto e completo per natura e quantità di tutto il materiale rotabile e galleggiante, degli utensili delle officine, del mobiliare e del materiale delle stazioni, che saranno rimessi dalla Società e che sono di sua proprietà, e salvo

deduzione di quello di cui si parla ai due ultimi paragrafi del presente articolo.

Quest'inventario conterrà i dettagli necessari per constatare all'occorrenza la identità di questo materiale, utensili e mobiliare con quelli di cui si parla all'articolo precedente.

Per ciò che concerne le linee toscano-liguri, da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui, sarà fatto un inventario separato; e se tutto o parte del materiale, utensili e mobiliare, relativo a queste linee, fosse compreso nello stato di cui si parla nell'articolo precedente, il valore pel quale vi figurerebbe sarà dedotto dalla somma di lire 119,123,139.86 in oro, di cui si parla nell'articole 6 e sarà regolato conformemente alle disposizioni dell'articolo 23 seguente, tenendo conto dei rimborsi già fatti dal Governo.

Nel caso in cui esista del materiale, utensili o mobiliare, appartenenti alle Società private od ai corpi morali, di cui la Società contraente esercita le linee, si farà egualmente un inventario separato; ed il valore pel quale questo materiale, utensili e mobiliare fosse compreso nello stato, di cui nell'articolo precedente, sarà pure dedotto dalla somma di cui sopra.

Art. 10. La Società garantisce al Governo che l'inventario, di cui al primo paragrafo dell'articolo precedente, comprendendovi ciò che ai termini del secondo e terzo paragrafo del detto articolo dà luogo a una difalcazione della somma di lire 119,123,139.86, prevista all'artic. 6, constaterà l'esistenza di tutto il materiale, utensili e mobiliare consegnato nello stato del materiale al 31 dicembre 1874, che sarà annesso al presente contratto, salvo le modificazioni che risultano sia per essersi distrutto o messo fuori servizio del materiale, degli utensili o del mobiliare, sia per essersene, a partire dal 1.°

gennaio 1875 sino alla presa di possesso, acquistato del nuovo.

La Società s' impegna a tener conto al Governo di tutto il materiale, utensili o mobiliare che mancassero ed ai prezzi per cui figuravano nello stato di cui si parla all'articolo 8.

Per contro il Governo terrà conto alla Società di tutto il materiale, utensili o mobiliare nuovi acquistati dopo il 1° gennaio 1875, e ciò al prezzo di acquisto.

Nel caso in cui la Società sia tenuta a termini dei contratti vigenti colle Società o corpi morali, di cui esercita le linee, a restituire del materiale, utensili o mobiliare di loro proprietà, essa s'impegna a tener conto al Governo delle differenze che potessero esistere tra questo materiale, utensili o mobiliare e l'in essere constatato all' inventario, di cui si parla nell' articolo precedente.

Art. 10 *bis.* Dopo firmato il presente contratto la Società non potrà, senza l'autorizzazione preventiva del Governo, portare alcuna modificazione nelle linee e nel materiale ceduti, salvo per ciò che riguarda la manutenzione e le riparazioni di cui si parlerà all'articolo 22 seguente.

Art. 11. Alla stessa epoca della presa di possesso si procederà a un inventario per natura, quantità e valore di tutti gli approvigionamenti per i servizi dell'esercizio e della costruzione.

Questo inventario sarà fatto da due periti, l' uno nominato dal Governo e l'altro dalla Società; in caso di disaccordo questi due periti procederanno alla nomina di un terzo perito: in caso di disaccordo nella nomina del terzo perito, questo sarà nominato dal presidente della Corte di appello di Roma.

Il Governo s' impegna a pagare alla Società il valore

degli approvigionamenti quale sarà determinato dall'inventario di cui nel presente articolo.

Art. 12. Il Governo rimetterà alla Società, al momento della presa di possesso e dietro consegna dei titoli, il valore a prezzo d'acquisto delle azioni delle Società private, che fossero state comprate dalla Società dopo il 31 dicembre 1874, e coll' autorizzazione del Governo dopo la data del presente contratto.

Art. 13. Al momento della presa di possesso si formerà in contraddittorio dai delegati del Governo e della Società sulle scritture della Società e coll'appoggio dei documenti giustificativi un conto di tutte le spese da essa fatte per la costruzione delle linee da Camerlata alla frontiera svizzera, da Treviglio a Rovato, da Legnago a Rovigo, da Rovigo a Adria e da Verona a Legnago.

Resta inteso, che le somme che la Società avesse ricevuto da corpi morali interessati a partire da 1.° gennaio 1875, a titolo di concorso di qualunque natura, saranno dedotte da questo conto.

Il Governo s' impegna a rimborsare alla Società l'ammontare delle sue spese sulle suddette linee dopo deduzione delle somme per cui queste linee potevano figurare nel bilancio del 31 dicembre 1874.

Art. 14. Alla stessa epoca dai delegati del Governo e della Società si farà parimente in contraddittorio sulle scritture della Società e coll' appoggio dei documenti giustificativi un conto delle spese da lei fatte, a partire dal 1.° gennaio 1875 sino alla data della presa di possesso per lavori nuovi eseguiti sulle linee in esercizio ed imputabili al conto capitale.

Il Governo s'impegna a tener conto alla Società dell'ammontare di queste spese.

Art. 15. Alla data della presa di possesso il Governo

prenderà a suo carico il contratto che la Società ha concluso colla Banca generale di Roma per la realizzazione delle obbligazioni speciali, che secondo l'autorizzazione data dal decreto reale del 29 maggio 1873, n.° DCLXX, serie 2.ª, parte supplementare fossero state regolarmente emesse ed alienate dalla Società per procurarsi i fondi necessari alla costruzione della linea da Udine a Pontebba, approvata colla legge del 30 giugno 1872, n.° 896, serie 2.ª

Il Governo prenderà contemporaneamente a suo carico il servizio degli interessi e della estinzione di queste obbligazioni.

Art. 16. Alla stessa data della presa di possesso sarà formato in contraddittorio dai delegati del Governo e della Società sulle scritture della Società e coll' appoggio dei documenti giustificativi un conto che comprenda da una parte le somme incassate sul prodotto dell' emissione delle obbligazioni speciali da Udine a Pontebba, menzionate nell'articolo precedente, e dall'altra parte le spese fatte dalla Società per questa strada. Se le somme incassate superano le spese, dopo sottratte da queste le somme per le quali esse possono figurare nel bilancio del 31 dicembre 1874, la Società si obbliga a pagare la differenza al Governo. Nel caso contrario il Governo terrà conto alla Società dell'eccedenza delle spese sugli introiti.

Art. 17. Si rimetteranno al Governo che ne diviene proprietario tutti i terreni, lavori e materiali appartenenti alla Società che si trovano sulle linee in costruzione e corrispondono alle spese che il Governo avrà prese a suo carico.

Art. 18. Il Governo riprenderà per suo proprio conto i contratti per l'esecuzione dei lavori di costruzione, per somministrazione di materiale fisso, di materiale

rotabile ed oggetti di consumo ad uso di ferrovie esercitate dalla Società in Italia, i quali sieno oggi regolarmente conchiusi e si trovino in corso di esecuzione al momento in cui esso Governo prenderà possesso delle strade.

Parimenti il Governo assumerà tutti gli altri simili contratti che fossero conchiusi con la sua preventiva approvazione nel tempo trascorso dalla data del presente contratto a quella in cui il Governo entrerà in possesso.

La Società rimetterà al Governo le cauzioni di qualsiasi natura di cui sarà depositaria; ed il Governo diventerà debitore pel fatto di detta consegna delle cauzioni stesse verso gli aventi diritto.

Le somme, che fossero dovute dalla Società per ritenute a garanzia di contratti di materiale fisso o rotabile o di costruzione eseguiti od in corso di esecuzione, alla data della presa di possesso, saranno a carico del Governo e pagate da lui, a meno che fossero già state portate a debito del conto di primo impianto.

Art. 19. Le somme, di cui il Governo sarà debitore verso la Società in esecuzione delle disposizioni degli articoli 10, 11, 12, 13, 14 e 16 saranno ridotte in oro riducendo l'aggio sopra la parte di esse che fosse valuta in lire italiane, e verranno da lui pagate dopo deduzione delle somme dovute dalla Società in esecuzione degli stessi articoli e ridotte in oro come sopra, mediante la consegna di titoli al portatore di consolidato italiano cinque per cento (5 per cento) valutate nel modo indicato all'articolo 6 o 7.

L'aggio, di cui nel presente articolo, sarà determinato sulla media del corso dell'oro alla Borsa di Roma nel primo semestre milleottocentosettantasei.

Art. 20. Alla data della presa di possesso la Società

verserà nelle casse del Governo tutti i fondi che a quest'epoca apparterranno alla Cassa pensione, alla Cassa di mutuo soccorso e alla Cassa della massa di vestiario, istituite a vantaggio degli impiegati ed operai della Società.

Il Governo si sostituirà alla Società in tutti gli oneri ed obbligazioni da lei contratti verso gli impiegati ed operai iscritti a dette Casse.

Art. 21. Le annualità ancora dovute dal Governo alla Società per l'impresa dei lavori della stazione marittima di Venezia continueranno ad essere pagate alla Società a termini di diritto, a meno che le spese per questi lavori figurassero già nel conto di primo impianto.

Art. 22. La Società continuerà per suo conto, a termini dei contratti esistenti, l'esercizio di tutte le linee, di cui nel presente contratto, sino al giorno in cui i Governo ne prenderà possesso; e sino a quest' epoca essa si obbliga a fare eseguire a sue spese tutti i lavori di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria che sono di sua competenza ed a suo carico, tanto per le strade ferrate e loro dipendenze, quanto per il materiale fisso e rotabile, utensili e mobiliare.

Art. 23. A partire dal giorno in cui il Governo sarà entrato in possesso delle strade ferrate cedute col presente contratto, la Società rimarrà liberata dagli obblighi ed oneri da essa assunti colle Convenzioni stipulate in passato col Governo italiano per le strade ferrate cedute; e da questa stessa data il Governo subentrerà negli obblighi e diritti della Società per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie italiane appartenenti ad altri corpi morali o Società.

Art. 24. Coll' atto della presa di possesso di cui sopra, cesseranno anche tutti gli effetti della Convenzione

quattro gennaio milleottocentosessantanove e degli atti addizionali approvati colla legge 28 agosto 1870, numero 5857.

Di conseguenza la Società contraente cesserà dall'esercizio delle linee toscano-liguri, Savona-Bra e Cairo-Acqui, le quali dovranno essere riconsegnate al Governo col relativo materiale fisso e mobile e con tutti gli approvigionamenti ed oggetti d'inventario di qualsiasi sorta.

I conti relativi alle strade ferrate menzionate in questo articolo saranno liquidati tra il Governo e la Società nei modi e condizioni stipulati nella succitata convenzione del 4 gennaio 1869 e nei relativi atti addizionali.

Art. 25. Resteranno a benefizio o carico della Società tutti i debiti e crediti che essa potesse avere verso terzi dipendentemente dall'acquisto, dalla costruzione e dall'esercizio delle strade ferrate o da qualsiasi altra causa riferibile alla sua gestione sino al giorno in cui il Governo prenderà possesso delle ferrovie e parimenti resteranno a benefizio o carico della Società le azioni attive o passive verso terzi provenienti da questioni nate o da nascere per fatti relativi alla sua gestione.

Attesa la disposizione contenuta nell'articolo 1, paragrafo *E*, il Governo s'impegna a permettere che la Società tragga dagli archivi che gli avrà consegnati copia autentica dei documenti di contabilità o di altra natura di cui avesse bisogno per fare valere i suoi diritti e le sue azioni verso i terzi, o per difendersi contro i loro reclami.

Art. 26. Resta inteso che le strade ferrate e loro dipendenze, come pure gli altri immobili, sono ceduti al Governo liberi da qualunque passività e debito, anche derivanti dall'acquisto, dalla costruzione o dall'esercizio

delle strade suddette. Parimenti il Governo è rilevato da ogni responsabilità dipendente dall' articolo terzo della Convenzione 25 giugno 1860 approvata colla legge 8 luglio seguente.

In nessun caso il Governo potrà essere tenuto al di là dei pagamenti e della consegna dei titoli di rendita consolidata italiana cinque per cento, di cui agli articoli 6, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 24 e 27, e del pagamento delle annualità di cui sarà debitore verso la Società, ai termini degli articoli 3 e 21.

Art. 27. Per evitare ogni contestazione, e regolare fin d' ora l'ammontare delle garanzie dovute e a doversi dal Governo alla Società per l'esercizio delle reti del Piemonte, della Lombardia e Italia centrale, e della Venezia, non che della linea Voghera-Pavia-Brescia sino alla data della presa di possesso, è convenuto che a quest' epoca il Governo pagherà per questo e *a forfait* la somma di due milioni quattrocento cinquantamila lire italiane (2,450,000) alla Società.

Per l'effetto del presente contratto sono e rimangono estinte, terminate, risolute e transatte le questioni *(difficultés)*, contestazioni e pretese esistenti o che potessero esistere tra il Governo e la Società, tanto dedotte che non dedotte, trovate o non trovate in qualunque modo e tempo.

Art. 27 *bis.* Per quanto riguarda i conti di cui si parla agli articoli 13 e 16, il Governo potrà domandare a qualunque epoca, dopo la data del presente contratto, che le somme che si debbono ricavare dal bilancio al 31 dicembre 1874 siano immediatamente determinate dai delegati del Governo e della Società indipendentemente dai diritti di sorveglianza e di controllo che gli spettano a termini delle leggi e delle Convenzioni in vigore.

Art. 27 *ter*. La Società consegnerà al più presto l'elenco del personale che si trova attualmente al servizio ordinario delle strade ferrate contemplate dalla presente convenzione, coll'indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

Dopo la firma del presente contratto le nomine e promozioni nel personale ordinario saranno fatte d'accordo col Governo.

Alla presa di possesso delle linee cedute, il Governo, senza assumere alcun impegno speciale, accetterà il personale in servizio ordinario, di cui nel presente articolo, salve le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendi degli impiegati, che siano la conseguenza dei nuovi organici che fossero stabiliti dal Governo.

Art. 28. Per tutti gli effetti del presente contratto la Società elegge il suo domicilio legale in Roma e dovrà per conseguenza accreditare presso il Governo un rappresentante domiciliato nella capitale del regno d'Italia.

Art. 29. Qualunque questione possa insorgere tra il Governo e la Società nella esecuzione del presente contratto sarà deferita ai tribunali ordinari italiani per essere risoluta nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del regno d'Italia.

Art. 30. Il presente contratto, fatto in doppio e nelle due lingue italiana e francese sopra carta libera, sarà sottoposto al diritto fisso di una lira e sarà esente da ogni diritto proporzionale di registro e di bollo.

Art. 31. Il Governo italiano entrerà in possesso delle strade ferrate e delle loro dipendenze che fanno l'oggetto del presente contratto, il 1.° luglio milleottocentosettantasei.

Art. 32. Il presente contratto non sarà definitivo nè valido, se non dopo che sarà stato approvato dall'Assemblea generale degli azionisti mediante deliberazione

resa esecutoria a termini degli statuti della Società e dai poteri legislativi del regno d'Italia.

Dopo ottenuta l'approvazione di cui sopra, la Società s'impegna a portare ai suoi statuti ed alla sua denominazione le modificazioni, che saranno la conseguenza della esecuzione del presente contratto.

Art. 33. Il presente contratto sarà comunicato al Governo austriaco e sottoposto alla sua approvazione per servire di base alla separazione delle due reti.

Fatto in doppio a Basilea il diciassette novembre milleottocento settantacinque.

Firmati: QUINTINO SELLA — ALPH. ROTHSCHILD — LOUIS CAVALLIER, *teste* — GIACINTO BERRUTI, *teste*.

ANNESSO A.

Rete dell' Alta Italia.

Spese del conto capitale al 31 dicembre 1874
(non compresi gli approvigionamenti)

Spese di primo impianto:		
a) Linee appartenenti alla Società	L.	368,568,083 23
b) Linee da Milano a Vigevano e del Monferrato	»	8,042,301 08
Prezzo d'acquisto delle linee lombardo-venete, deduzione fatta del valore del materiale e degli approvigionamenti al momento della presa di possesso (1,708,096 27)	»	56,541,903 72
Prezzo d'acquisto delle linee piemontesi, deduzione fatta del valore del materiale e degli approvig. al momento della presa di possesso (23,590,615,56)	»	176,409,384 44
Materiale rotabile e galleggiante, utensili delle officine, mobiliare e materiale delle stazioni. . .	»	139,123,139 86
Immobili	»	114,485 12
Riscatto delle azioni delle Società private. . . .	»	3,576,319 05
Totale al 31 dicembre 1874 . .	L.	752,375,618 50

Basilea, addì diciassette novembre mille ottocento settantacinque.

Firmato Q. SELLA.

Firmato A. ROTHSCHILD.

ANNESSO B.

QUADRO DEGLI INTERESSI INCLUSI NELLA ANNUITA' (Art. 4).

Anni	Interessi Lire in oro	Anni	Interessi Lire in oro	Anni	Interessi Lire in oro	Anni	Interessi Lire in oro
1876	14,778,990	1900	26,551,382	1924	20,683,044	1948	9,101,944
77	29,408,275	1	26,377,531	5	20,341,797	9	8,425,633
78	29,376,029	2	26,198,768	6	19,990,744	1950	7,729,651
79	29,281,353	3	26,014,949	7	19,629,599	1	7,013,416
1880	29,183,993	4	25,825,926	8	19,258,064	2	6,276,330
1	29,083,933	5	25,631,548	9	18,875,834	3	5,517,777
2	28,981,095	6	25,431,660	1930	18,482,596	4	4,737,124
3	28,875,400	7	25,226,101	1	18,078,027	5	3,933,701
4	28,766,765	8	25,014,705	2	17,661,793	6	3,099,101
5	28,655,106	9	24,797,303	3	17,223,551	7	3,238,148
6	28,540,335	1910	24,573,720	4	16,792,919	8	3,210,663
7	28,422,363	1	24,343 774	5	16,339,622	9	2,956,459
8	28,301,097	2	24,107,281	6	15.873,197	1960	2,695,346
9	28,176,442	3	23,864,019	7	15,393,288	1	2,427,127
1890	28,048,300	4	23,613,881	8	14,899,499	2	2,151,600
1	27,916,571	5	23,356,575	9	14,391,420	3	1,868,556
2	27,781,150	6	23,091,922	1940	13,868,631	4	1,577,781
3	27,641,930	7	22,819,707	1	13,330,698	5	1,279,056
4	27,498,803	8	22.539,709	2	12,777,175	6	972,152
5	27,351,653	9	22,251,701	3	12,207,603	7	656,837
6	27,200,366	1920	21,955,457	4	11,621,509	1968	332,869
7	27,044,821	1	21,650,707	5	11,018,405		
8	26,884,893	2	21,337,232	6	10.397,790		
9	26,720,458	3	21,014,765	7	9,759,147		

Firmato Q. SELLA.

Firmato A. ROTHSCHILD.

Convenzione di Vienna

portante modificazioni a quella di Basilea.

Fra

il Governo italiano rappresentato dal cavaliere Quintino Sella deputato al Parlamento italiano

e

la Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria e dell'Alta Italia che agisce anche nella sua qualità di Società delle strade ferrate dell' Alta Italia in forza della Convenzione del 30 giugno 1864 approvata dalla legge del 14 maggio 1865, n.° 2279, rappresentata dal barone S. Alberto de Rothschild a ciò delegato dal barone Alfonso de Rothschild, presidente del Comitato di Parigi, come risulta dall' annesso mandato e poteri del 19 febbraio 1876, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1.

Gli articoli 3 e 4 della Convenzione pel riscatto della rete dell' Alta Italia, firmata a Basilea il 17 novembre 1875, sono soppressi e vengono sostituiti dai seguenti articoli:

Art. 3. Per una parte di questo capitale che ammonta a seicento tredici milioni duecento cinquantaduemila quattrocento settantotto lire e sessantaquattro centesimi (L. 613,252,478 64) il Governo pagherà alla Società fino al 31 dicembre 1954 inclusivamente una annualità fissa di trentatrè milioni centosessanta mila duecento undici lire e dodici centesimi (L. 33,160,211 12).

A partire dal 1° gennaio 1955 e fino al 31 dicembre 1968 inclusivamente questa annualità sarà ridotta alla somma di tredici milioni trecento ventun mila otto lire e quaranta centesimi (Lire 13,321,008 40).

L'ammontare dell'imposta di ricchezza mobile da essere prelevata su questa annualità dal Governo italiano è fissata *à forfait* pel 1° periodo che finisce col 31 dicembre 1954 nella somma fissa ed invariabile di tre milioni cinquecento novanta mila trecento ventiquattro lire (L. 3,590,324) all'anno; e durante il 2° periodo, che finisce col 31 dicembre 1968, nella somma fissa ed invariabile di cinquecento quarantasei mila duecento cinquantasette lire e quattordici centesimi (L. 546,257 14) all'anno.

Per conseguenza l'annualità dovuta dal Governo italiano si eleverà alla somma netta di ventinove milioni cinquecento sessantanove mila ottocento ottantasette lire e dodici centesimi (L. 29,569,887 12) fino al 31 dicembre 1954, e a quella di dodici milioni settecento settantaquattro mila settecento cinquantuna e centesimi ventisei (L. 12,774,751 26) dal 1° gennaio 1955 al 31 dicembre 1968.

Art. 4. È espressamente convenuto che le annualità calcolate con deduzione delle imposte attuali, cioè di lire 29,569,887 12 pel primo periodo, e di lire 12,774,751 26 pel secondo periodo saranno da ora innanzi esenti da ogni imposta diretta o indiretta, presente o avvenire e da ogni concorso a prestiti forzati in Italia e non potranno in alcun caso essere ridotte per qualsiasi causa

Art. 2.

Le disposizioni dell'articolo 30 del contratto firmato a Basilea il 17 novembre 1875 si applicano anche al presente contratto.

Fatto in doppio originale nella Legazione di S. M. il Re d'Italia in Vienna, il venticinque febbraio mille ottocento settantasei.

Firmati: QUINTINO SELLA
S. ALBERT ROTHSCHILD.
CARLO TERZAGHI, *test.*
RAFFAELE CAPPELLI, *test.*

Trattato di Vienna.

Sa Majesté le Roi d'Italie, et

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème, etc., et Roi apostolique de Hongrie, animées du désir d'effectuer la séparation du réseau des chemins de fer des deux États qui est prévue par l'article XII du traité de paix et d'amitié signé à Vienne le 3 octobre 1866, ont nommé à cette fin:

Sa Majesté le Roi d'Italie, l'honorable chevalier Quintino Sella, chevalier Grand Cordon de ses ordres des Saints-Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, chevalier de l'ordre civil de Savoie, Grand' Croix de l'ordre impérial de Léopold, député au Parlement national, et

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème, etc., et Roi apostolique de Hongrie, le sieur Jules comte Andrassy de Csik-Szent-Kiraly et Kraszna-Horka, Grand d'Espagne de la première classe, Grand' Croix de son ordre de Saint-Etienne de Hongrie et de l'ordre suprême de l'Annonciade d'Italie, son conseiller intime actuel et ministre de sa Maison impériale et des affaires étrangères, etc., leurs plénipotentiaires, lesquels, après avoir

produit leurs pleins-pouvoirs reconnus en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur les stipulations suivantes:

Article I.

Un contrat réglant les conditions de rachat du réseau des chemins de fer de la Haute Italie a été signé à Bâle le 17 novembre 1875, et un contrat additionnel à Vienne le 25 février 1876 entre le Gouvernement italien d'une part et la Société des chemins de fer sud-autrichiens, lombards et central-italiens de l'autre.

La dite Société, aux termes de l'article 33 du contrat de Bâle, a demandé et obtenu l'approbation de ces contrats par le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur et Roi, pour ce qui le concerne.

Les deux contrats sont annexés au présent traité. Les Hautes Parties contractantes reconnaissent en conséquence d'un commun accord que, dès que les stipulations relatives au rachat du réseau de la Haute Italie seront entrées en viguer, il aura été pleinement satisfait aux dispositions de l'article XII, § 1, du traité de paix et d'amitié signé à Vienne le 3 octobre 1866 entre Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté l'Empereur et Roi.

Article II.

Les Hautes Parties contractantes déclarent en même temps qu'avec l'entrée en vigueur des contrats de Bâle et de Vienne, la séparation des deux réseaux italien et austro-hongrois sera complète, et que toutes les questions prévues aux articles X, § 5, XI et XII, § 2, du traité de paix signé à Vienne le 3 octobre 1866 seront definitivement réglées pour ce qui regarde les rapports mutuels entre ces deux réseaux.

Article III.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent réciproquement à favoriser dans leurs territoires respectifs l'établissement de voies ferrées devant servir à relier directement entre eux les réseaux italien et austro-hongrois, à condition toutefois que les lignes à concéder ne grèvent d'aucune façon les finances de l'État.

Il est bien entendu qu'on se réserve de déterminer d'un commun accord le tracé général, ainsi que les points de jonction de ces lignes.

Article IV.

Le présent traité sera ratifié par les Hautes Parties contractantes, et les ratifications en seront échangées dans le plus bref délai possible.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Vienne en double expédition le vingt-neuf février de l'an de grâce mil huit cent soixanteseize.

Signé: QUINTINO SELLA.

Signé: ANDRASSY.

Déclaration.

A la demande du Plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie, le Plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur et Roi s'empresse de lui déclarer que l'annexion des contrats de Bâle et de Vienne, dont il est question

au § 3 de l'article I du traité de ce jour, ne se rattache qu'au paiement de l'annuité stipulée en faveur de la Société des chemins de fer sud-autrichiens, ainsi qu'aux créances de la dite Société mentionnées dans les contrats précités, une fois que ces créances seront liquidées.

Vienne, le 29 février 1876.

Signé: ANDRASSY.

Riassunto generale delle quantità e valori del materiale ruotabile in servizio della Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, al 31 dicembre 1874.

				Quantità	Importo
Macchine locomotive	Macchine a 1 asse motore			87	5,421,360 85
	Id. 2 assi motori			332	21,313,706 53
	Id. 3 Id.			249	17,894,833 03
	Id. 4 Id.			80	9,684,048 09
	Totale delle macchine			748	54,313,948 50
Carrozze da viaggiatori	Carrozze reali	S		12	359,439 76
	Carrozze *salon* e carrozze di 1 classe	S	6	299	3,684,856 24
		A	224		
		AA	69		
	Carrozze di 1 e 2 classe	M	197	238	2 131,750 65
		MM	30		
		MO	11		
	Carrozze di 2 classe	B	465	512	4,160,949 93
		BB	46		
		Vecch. sist.	1		
	Carrozze di 3 classe	C		1118	5,926,746 45
	Totale delle carrozze da viaggiat.			2179	16,263,743 03
Carri da merci	Carri coperti chiusi per merci	H	3726	7718	34,127,187 94
	Carri coperti chiusi per best.	HB	3992		
	Carri piatti aperti per merci e carboni	L	2594	5237	8,276,906 38
	Carri piatti piatti per merci	N	2591		
		NN	2		
	Carri piatti speciali pei trasporti montoni	T	50		
	Totale dei carri da merci			12955	52,404,088 32
Carri diversi	Carri da bagagli	D	311	383	2,461,865 56
		DD	72		
	Id. da scuderie	G	84	84	355,573 81
	Id. da sterramento	Q	602	602	1,346,583 07
	Id. da legname	O	429	429	1,248,889 28
	Id. da pietre	P	46	46	88,042 23
	Id. spazzaneve	Z	41	41	140,876 15
	Id. diversi speciali (trasporti acqua)	R	11	79	422,724 42
	Id. diversi *Grues*	X	66		
	Id. diversi *Tenders* sciolti		2		
	Totale dei carri diversi			1664	6,064,554 52

		Quantità	Importo
Battelli	Battelli a vapore { sul Lago Maggiore 6 / sul Lago di Garda 4 (1) }	10	510,083 75
	Cabarre pel Lago Maggiore	3	37,078 46
	Barche e pontoni pel Lago Maggiore 8 / Barca nel Porto di Genova 1	9	3,939 50
	Totale dei Battelli	22	551,101 71

RIEPILOGO

	Quantità	Importo
Locomotive	748	L. 54,313,918 50
Carrozze da passeggieri	2179	» 16,263,743 03
Carri da merci	12935	» 52,404,088 32
Carri diversi	1664	» 6,064,554 52
Battelli per la navigazione sui laghi	22	» 551,101 71
Utensili delle officine		» 2,939,343 49
Mobiliare e materiale delle stazioni		» 6,560,401 64
Totale		L. 139,097,181 21

(1) Due, cioè il *Principe Oddone* e il *San Marco*, sono di proprietà dello Stato, per i quali la proprietà della Società si limita a lire 1611 01 consistente in oggetti di corredo.

Per compensare:

1. L'aggio computato dalla Società sui pagamenti in oro fatti per acquisto di materiale rotabile;

2. La differenza fra il valore d'estimo ed il prezzo d'acquisto del materiale rotabile dell'antica rete dello Stato; e

3. Alcune differenze di apprezzamento nelle spese fatte per trasformazioni e modificazioni del materiale rotabile;

Si dichiara:

Che tutti i valori del materiale rotabile portati nel presente stato, che non vengano in seguito compresi nelle deduzioni previste dai due ultimi alinea dell'articolo 9 della convenzione 17 novembre 1875, si dovranno per gli effetti della convenzione medesima diminuire del cinque e settantasette per cento (5 77 0/0).

Milano, il 3 febbraio 1876.

Il delegato del Governo
Firmato: Ing. GIACINTO BERRUTI.

Il delegato della Società
Firmato: L. CAVALLIER.

Lettera 25 febbraio 1876 del commendatore Sella al barone S. Alberto Rothschild.

Vienna, 25 febbraio 1876.

Signor barone,

La S. V., a nome del barone Alfonso De Rothschild, presidente del Comitato di Parigi e firmatario del contratto di Basilea del 17 novembre 1875 pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, desidera che sia tolto ogni dubbio il quale potesse sorgere dal menzionato contratto di Basilea intorno a ciò che le scadenze relative al San Gottardo ed al porto di Genova, posteriori al 30 giugno 1876, non siano a carico del Governo italiano.

Ora io mi fo un dovere di dichiarare alla S. V. che a Basilea fu effettivamente inteso che le sopradette scadenze vadano a carico del Governo italiano.

Sono inoltre autorizzato dal Ministero italiano a dichiarare alla S. V. che anche esso interpreta il contratto di Basilea nello stesso modo.

Gradisca, signor barone, i sensi della mia distintissima considerazione.

(*Firmato*) QUINTINO SELLA.

Per copia conforme:

(*Signé*) ALBERT ROTHSCHILD.

Lettera 25 febbraio 1876 del barone S. Alberto Rothschild al commendatore Sella.

Vienne, le 25 février 1876.

Excellence!

J'ai reçu la lettre que votre excellence m'a fait l'honneur de m'adresser à la date d'aujourd'hui 25 février 1876, et dont ci-dessous copie:

« Signor barone, mi fo un dovere di comunicare alla « S. V. copia della convenzione internazionale che si « sarebbe preparata fra il Governo italiano ed il Go- « verno austro-ungarico, relativamente al contratto pel « riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, firmato a Basi- « lea il 17 novembre 1875, e di una dichiarazione in- « terpretativa della convenzione stessa.

« A mio giudizio, se questa convenzione colla rela- « tiva dichiarazione viene ad essere firmata dai pleni- « potenziari dei due Governi, rimane escluso il caso « previsto dal primo paragrafo dell'articolo 1 dell'atto « addizionale firmato a Basilea il 17 novembre 1875 tra « il Governo italiano e la Società delle strade ferrate « del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, e non deve « quindi introdursi nel contratto di Basilea pel riscatto « delle ferrovie dell'Alta Italia l'articolo riservato sotto « il numero ventisei *bis* (26 *bis*) relativo all'ipoteca sulle « ferrovie stesse.

« Acciò sia tolto ogni dubbio, e prima di firmare col « Governo austro-ungarico detta convenzione interna-

« zionale, prego la S. V. di voler dichiarare nella sua
« qualità di rappresentante del barone Alfonso de Roth-
« schild, presidente del Comitato di Parigi e firmatario
« del contratto di Basilea in tutto ciò che riguarda il
« contratto sovraddetto pel riscatto delle ferrovie del-
« l'Alta Italia, se ella si trova interamente d'accordo
« con me nel sopra espresso giudizio.

« Gradisca, ecc.

« (Signé) QUINTINO SELLA. »

Comme représentant de M. le baron Alphonse De Rothschild en vertu du pouvoir qu'il m'à délégué à cet effet j'ai l'honneur de déclarer à votre excellence que je suis entièrement d'accord avec l'énoncé de votre lettre, qu'en conséquence, si la convention internationale, dont il est fait mention, devient définitive, il n'y aura pas lieu d'introduire dans le traité de Bâle la clause relative à la garantie hypothécaire de l'annuité, prévue par l'article 1 de la convention annexe du dit traité.

Veuillez agréer, excellence, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

(Signé) ALBERT DE ROTHSCHILD.

II.

Convenzione pel riscatto delle strade ferrate Meridionali.

L'anno del Signore milleottocentosettantasei, addì quindici del mese di febbraio in Roma, ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici.

Tra S. E. il cavaliere Marco Minghetti, presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle finanze e S. E. il commendatore Silvio Spaventa, ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato, e la Società concessionaria delle strade ferrate Meridionali, rappresentata dal signor commendatore ingegnere Secondo Borgnini, vice-direttore generale della Società medesima come da poteri avuti per deliberazione dal Consiglio di amministrazione, in data venti gennaio milleottocentosettantasei qui allegata sotto il N. 1, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. La Società delle strade ferrate Meridionali cede e trasferisce al regio Governo italiano, che accetta:

a) La proprietà ed il possesso della rete ferroviaria ad essa Società appartenente con tutti i diritti, azioni e ragioni, oneri e servitù, vantaggi e svantaggi,

e colle opere e lavori eseguiti, o in corso di esecuzione, materiale d'armamento, stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi uffizi, e tutti gli accessorî della rete ceduta senza eccezione e tali e quali le linee appartengono e sono dalla Società possedute in forza delle diverse concessioni, alle quali rinunzia a tutti e per tutti gli effetti;

b) Tutti i beni immobili, privilegi e diritti reali, ancorchè estranei alle linee predette, che appartengono ad essa Società;

c) Tutti i beni mobili, materiali, provviste di magazzino, macchine, arnesi;

d) Tutti i diritti, crediti, azioni e ragioni della Società, tutti i contratti di qualunque specie stipulati a questo giorno, le liti attive e passive, gli impegni e i debiti della Società, di qualsivoglia natura, il tutto in qualunque modo e tempo esperibile e come appartiene o fa carico alla Società stessa;

e) Tutti gli archivi, i libri di amministrazione e di contabilità, e i documenti esistenti negli uffizî sociali.

Il Governo però pel periodo di cinque anni non potrà ricusarne la comunicazione in copia agli ex-amministratori della Società;

f) Tutti i capitali, numerario, titoli di valore ed azioni non collocate, spettanti alla Società.

Art. 2. La Società dichiara che le diverse partite costituenti il bilancio del milleottocentosettantacinque si chiuderanno in via approssimativa nel modo indicato dallo Stato, approssimativo che si allega sotto il n°. 2 e garantisce che il risultato definitivo del bilancio consuntivo dello stesso anno milleottocentosettantacinque, compilato nei modi e sistemi che appresso, non sarà inferiore a quello del milleottocentosettantaquattro già approvato e pubblicato, ossia che l'utile netto della li-

quidazione generale al trentuno dicembre milleottocentosettantacinque al lordo delle deduzioni statutarie non sarà inferiore a lire tre milioni novecentoventitremila quattrocentoundici e centesimi quarantuno (l.3,923,411.41), come fu nel milleottocentosettantaquattro.

Il Consiglio d'amministrazione della Società, colla vigilanza di ragionieri delegati dal Governo, compilerà nel più breve tempo possibile la liquidazione generale ed il bilancio dell'anno milleottocentosettantacinque, nella medesima forma e con i sistemi e criteri di valutazione seguiti nel bilancio del milleottocentosettantaquattro, e li presenterà al Governo. Il Governo dentro un mese dal ricevimento dei suddetti documenti dichiarerà al Consiglio d'amministrazione se li accetta o se ha osservazioni da fare sui medesimi. In questo ultimo caso, quando il Governo ed il Consiglio non riescano a mettersi d'accordo, le questioni verranno senza indugio deferite al giudizio di tre arbitri, cioè di uno eletto dal Governo, di un altro eletto dal Consiglio di amministrazione della Società, e del direttore generale del Tesoro sin d'ora eletto da ambedue le parti, i quali saranno dispensati dalle forme di procedura e dovranno giudicare inappellabilmente entro un mese dalla loro accettazione. Il loro giudizio stabilirà definitivamente il resultato del bilancio milleottocentosettantacinque e della liquidazione generale.

Qualora il risultato definitivo del bilancio medesimo sia inferiore a quello del milleottocentosettantaquattro, ossia l'utile netto della liquidazione generale al trentuno dicembre milleottocentosettantacinque risulti inferiore a lire tre milioni novecento ventitrè mila quattrocento undici e centesimi quarantuno (lire 3,923,411.41) al lordo delle deduzioni statutarie, come fu nel milleottocentosettantaquattro, il Governo si rimborserà di

quella somma che risulterà inferiore con altrettanta somma sulle prime cedole semestrali della rendita consolidata che dovrà consegnare in cambio delle azioni senza che ciò possa ritardare la consegna dei titoli di cui all'articolo 5.

Art. 3. In corrispettivo della cessione di cui sopra il Governo:

a) Assume a suo carico, a partire dal primo gennaio milleottocentosettantasei, gli interessi e l'ammortizzazione delle obbligazioni e dei Buoni descritti, le une e gli altri, nel prospetto allegato sotto il n°. 3 alla presente convenzione;

b) Assegna in cambio di ciascuna delle numero centonovantanovemila trecentoquaranta (n. 199,340) azioni sociali tuttora in circolazione, tanta rendita consolidata cinque per cento con decorrenza dal primo gennaio milleottocentosettantasei, quanta corrisponde al cinque per cento di interesse sul capitale nominale, o, in altri termini, venticinque lire di rendita consolidata per ogni azione.

Art. 4. Le sessantamila (60,000) azioni sociali a matrice sono considerate come di niun valore e saranno consegnate al Governo per essere annullate.

Art. 5. Il cambio della rendita consolidata delle azioni sociali menzionate all'articolo 3 si farà un mese dopo la pubblicazione della legge che approverà la presente convenzione.

Trascorso il termine di tre anni, le azioni non presentate al cambio rimarranno a tutti gli effetti estinte e senza alcun valore.

Art. 6. Approvata che sia per legge la presente Convenzione, rimangono estinti e compensati tutti i debiti e crediti, e definite, risolute e transatte tutte le questioni e pretese esistenti o che possano esistere fra il Governo e la Società.

Art. 7. Approvata che sia per legge la presente Convenzione, la Società delle strade ferrate meridionali cessa di esistere e gli effetti della sua cessazione sono retrotratti al trentuno dicembre milleottocentosettantacinque.

L'assemblea generale degli azionisti della Società medesima si riunirà all'oggetto di modificare gli statuti, in quanto occorre per deliberare sulla presente Convenzione. Si riunirà quindi per approvare la presente convenzione, e finalmente per approvare il bilancio generale che dal Consiglio d'amministrazione le sarà presentato per l'esercizio dell' anno milleottocentosettantacinque.

Art. 8. Egualmente, dopo l' approvazione per legge della presente Convenzione, si riterranno cessati col giorno trentuno dicembre milleottocentosettantacinque tutti gli effetti della Convenzione ventotto ottobre milleottocentosettantuno, approvata con legge del trenta dicembre milleottocentosettantuno, numero cinquecentottantasei, serie seconda (N. 586, serie 2ª), per l'esercizio delle strade ferrate Calabro-Sicule.

Art. 9. Il Governo entrerà in possesso col primo luglio milleottocentosettantasei di tutte le ferrovie ed altre cose a lui cedute colla presente Convenzione, ed anche delle strade ferrate Calabro-Sicule.

L'attuale amministrazione della Società delle strade ferrate Meridionali continuerà fino al primo luglio milleottocentosettantasei nei modi e sistemi fin qui usati, salvo quanto è disposto nell' articolo seguente, a fare l'esercizio tanto delle ferrovie Meridionali quanto delle Calabro-Sicule, ma quest' amministrazione ed esercizio s'intenderanno fatti per conto diretto dello Stato, al quale spetteranno gli eventi, i prodotti e le spese dell'una e dell'altro. Essa provvederà i mezzi occorrenti ai paga-

menti qualora il Governo non abbia preferito somministrare i fondi in tempo opportuno.

Art. 10. Dalla data della presente Convenzione saranno soggetti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, l'autorizzazione di nuove liti attive e passive, le transazioni sulle liti pendenti o sopravvenute, e tutti gli atti dell'amministrazione suddetta, incluse le operazioni per la provvista dei fondi di cui all'articolo precedente, e quelli relativi all'esercizio, concernenti acquisto di oggetti di consumo, di materiale mobile e fisso, ed i contratti di qualunque natura, le nuove nomine e promozioni nel personale, le gratificazioni e rimunerazioni, e le spese straordinarie.

Art. 11. Il Governo senza assumere alcun impegno speciale, accetta il personale attualmente in servizio delle strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule, salvo le variazioni nel numero, grado e negli stipendi degli impiegati, le quali, dopo la presa di possesso, siano la conseguenza di nuovi organici da esso stabiliti.

Per effetto della presente Convenzione il Governo subentrerà negli obblighi della Società relativi alla Cassa-pensioni e alla Cassa-soccorso.

Art. 12. Qualunque questione potesse insorgere nell'eseguimento della presente Convenzione sarà deferita ai tribunali ordinari, salvo quanto è disposto dall'articolo 2.

Art. 13. Si dichiara annullata la precedente Convenzione stipulata il ventidue aprile milleottocentosettantaquattro tra il Governo e la stessa Società delle strade ferrate Meridionali, avente per oggetto la cessione delle strade medesime, l'appalto dell'esercizio delle ferrovie dell'Italia centrale e meridionale, la costruzione di alcune ferrovie, e la somministrazione di capitali.

Art. 14. Il presente contratto sarà soggetto al diritto

fisso di una lira, ed andrà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 15. La presente Convenzione non sarà definitiva nè valida, se non dopo approvata dall'Assemblea generale della Società e resa esecutoria per legge, e tutti i suoi effetti saranno riportati al primo gennaio milleottocentosettantasei.

Tutti all'originale firmati:

Il pres. del Cons. dei ministri e ministro delle finanze
MARCO MINGHETTI.

Il ministro dei lavori pubblici
S. SPAVENTA

Il vice-dirett. gen. della Società delle S. F. Meridionali
SECONDO BORGNINI.

SOCIETA' ITALIANA PER

Riassunto del Bilancio gen

ATTIVO			
COSTRUZIONI			
Bologna-Ancona-Ravenna (Spese posteriori all'acquisto)			
Ancona-Foggia			
Foggia-Monopoli			
Monopoli-Otranto-Bari-Taranto			
Foggia-Napoli per Benevento			
Cervaro-Candela			
Termoli-Campobasso-Benevento			
Pescara-Aquila-Rieti			
Napoli-Vietri-Castellammare			
Vietri-Salerno-Eboli			
Voghera-Brescia			
Stazione centrale di Napoli	»	»	365,000,
Raccordamento della linea Castellammare colla stazione di Napoli			
Diramazione dalla stazione al porto di Brindisi			
Diramazione alle saline di Barletta . . .			
Stazione definitiva in Ancona			
Costruzioni magazzini esercizio			
Officine adriatiche			
Linee ed opere abbandonate			
Fabbricati per uffici ed abitazioni in Foggia			
Stabilimento d'Albergo in Brindisi . . .			
Cava di pietre a Poggio Imperiale. . . .			
Trasporto	»	»	365,000,00

RADE FERRATE MERIDIONALI

rossimativo al 31 Dicembre 1875.

PASSIVO			
CAPITALE SOCIALE			
.340 azioni a L. 500 { 199.340 in circolaz.	99.670 000 »	129,670,000 »	
60.000 a matrice	30,000.000 »		
io dello Stato in lavori	»	10,000,000 »	
Id. in beni demaniali . . .	»	10,000,000 »	149.670,000 »
PRESTITI VIGENTI			
4, 246.225 obbl. a L. 200	54,169.500 »		
3, 248 490 » a » 222 072	55 182.906 »		
7, 207.860 » N. 367.104 a L. 213 682.	78,443.509 94		
e 175,146 » » 15.902 a » 199 286.			
tuite da Buoni trentennari ammortiti	3.169,048 63		
trentennari n. 122,215 a lire 380 3525 .	46,484,762 20	237,449,746 77	
i della N. 3060 obbl. De Rothschild a L. 425	1,300.500 »		
ociétà » 1484 id. De Gas a » 425	630.700 »		
ard » 396 id. Bayard a » 500	198.000 »	2,129,200 »	239,578,946 77
TITOLI SORTEGGIATI E RITIRATI			
vi dei profitti e perdita per ammortizzazione.)			
azioni della società a L. 500		330,000 »	
obbl. serie *A* a » 220		830.500 »	
id. serie *B* a » 222 072		816,094 »	
id. serie *C* a » 187 358		193 916 10	
id. De Rothschild a » 425		1,371,900 »	
id. De Gas a » 425		402,050 »	
id. Bayard a » 500		202,000 »	
Buoni trentennari a » 380 3525. L. 3.515.217,80			
di cui n. 8332 sostituiti da n. 15 002 obbligazioni,			
serie *C*. come sopra, per lire 3,169,048 63) quota			
annualità.		346,169 17	4,522,629 27
INTERESSI A TITOLI DIVERSI			
si al 1. gennaio 1876 su azioni		2,493,375 »	
arretrati su azioni		9.600 »	
arretrati su prestiti *A*, *B*, *C*.		164.490 »	
al 1. e 15 gennaio 1876 su prestiti Bayard . .		44,955 »	
arretrati su prestiti Bayard		6,912 75	
al 1 gennaio 1870 su Buoni trentennari . . .		1,833,223 »	
arretrati su Buoni trentennari		10.635 »	4,563,192 75
Trasporto			398,334,768 79

Riassunto del Bilancio gene

ATTIVO

Riporto	»	»	365,000,
APPROVIGIONAMENTI.			
Materiale mobile ed attrezzi in servizio .	»	33,900,000 »	
Magazzini ed approvigionamenti in corso.	»	6,750,000 »	
Officine (Lavori in corso esercizio) . . .	»	300.000 »	
Materiale per manutenzione ordinaria e straordinaria per costruzione Solmona-Aquila ed Eboli-Contursi	»	1,000,000 »	
Materiali fuori uso.	»	400,000 »	43,310,
SPESE DI FONDAZIONE.	»	»	1,700,
Debitori diversi.			
Ordini d'introito da incassare	»	1,800,000 »	
Acquirenti beni demaniali	»	510,000 »	
Finanze dello Stato-Conto guarentigia . .	»	15,940,000 »	
Costruzione Eboli-Contursi (Governo) . .	»	4,060,000 »	
Tassa ricchezza mobile a ricuperare . . .	»	350,000 »	
Debitori diversi (Ammin. centr. ed esercizio	»	3,680,000 »	
Id. (Costruzioni)	»	4,800,000 »	
Id. (Gestione calabro-sicula) .	»	16,900,000 »	
Corrispondenti (Debitori per trasporti a credito)	»	700,000 »	
» (Debitori per trasporti in servizio cumulativo	»	1,160.000 »	49,900
Portafoglio { Rendita dello Stato lire 18,500 (di cui 18.000 in deposito per garanzia Eboli-Contursi . .	280,000 »		
Portafoglio { Effetti diversi	240,000 »	520,000 »	
Casse e banchieri		31,250,000 »	31,770,
		L.	491,680,

RADE FERRATE MERIDIONALI

ossimativo al 31 *Dicembre* 1875.

PASSIVO

Riporto		398,334,768 79
TITOLI DA AMMORTIZZARE.		
(*Titoli sorteggiati e non presentati per rimborso capitale*).		
azioni a L. 500	145,000 »	
f obbligazioni { serie *A* a » 500	»	
f obbligazioni { serie *B* a » 500	353,500 »	
f obbligazioni { serie *C* a » 500	»	
; id. De Rothschild a » 425	18,275 »	
f id. Bayard a » 500	8,500 »	
; Buoni trentennari a » 500	293,000 »	818,275 »
CREDITORI DIVERSI.		
ıti di pagamento inestinti	5,730,000 »	
›nute per garanzia e per sequestro	1,280,000 »	
ıieri	11,960 000 »	
.ori diversi (amministrazione centrale ed Esercizio).	50.030.000 »	
id. (Costruzioni)	800.000 »	
id. (Gestione calabro-sicula)	10.390,000 »	
.nistrazione dello Stato (Acconti per Eboli-Contursi)	3,090.000 »	83,280,000 »
CASSE DI PREVIDENZA.		
di riserva 6 per 100 (Articolo 52, Statuti) . . .	1,950,000 »	
ra straordinaria	1,910.000 »	
vo per manutenzione straordinaria	390,000 »	
vo per sicurtà contro incendi	150 000 »	
su Buoni trentennari	150,000 »	
su debiti galleggianti	360 000 »	4,910,000 »
LIQUIDAZIONE GENERALE.		
risultante al 31 dicembre 1875.		4,336,956 21
L.		491,680.000 »

Il presidente del Consiglio, ministro delle finanze
M. MINGHETTI.

Il ministro dei lavori pubblici
S. SPAVENTA.

›ice-direttore generale della Società delle strade ferrate meridionali
SECONDO BORGNINI.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SERVIZIO DEI TITOLI

PROSPETTO DEI TITOLI SOCIALI EMESSI ED IN CIRCOLAZIONE AL 31 DICEMBRE 1875.

	EMESSI	ESTRATTI dopo l'emissione	In CIRCOLAZIONE	OSSERVAZIONI
Obbligazioni . Serie *A*	250.000	3,775	246,225	
» *B*	252,300	3,810	248,490	
» *C*	208,895	1,035	207,860	(Serie *C*, *D*, *F*,) a disposizione della Società generale di Credito mobiliare italiano a saldo di 200,000 cedutegli.
Diverse	175,146	»	175,146	
	886,341	8,620	877,721	
Buoni trentennari in oro . . .	131,457	(*) 9,242	122,215	(*) Oltre i 9242 se ne sono estratti altri 1085 da rimborsarsi al 1 gennaio 1876 (la quota d'ammortamento va a carico del 1876).
Buoni Bayard	800	404	396	Prestiti rilevati.
Buoni De Rothschild	6,288	3,228	3,060	
Buoni De Gas	2,430	946	1,484	

III.

Convenzione pel riscatto delle strade ferrate romane.

L'anno 1873 il 17 novembre in Roma, in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici.

Premesso che il regio Governo italiano propose alla Società anonima delle strade ferrate romane di riscattare a conto dello Stato la intera rete sociale, sotto determinate condizioni, come meglio apparisce dalle officiali della presidenza del Consiglio dei ministri delli 9 marzo e 25 aprile 1873:

Che sopra tale proposta di riscatto, scioglimento e liquidazione della Società fu, ai termini dell'articolo 29 dello statuto sociale, deliberata la presa in considerazione dall'assemblea degli azionisti in seduta del dì 30 aprile 1873;

Che colla officiale della presidenza del Consiglio dei ministri, 3 luglio 1873, fu dichiarato alla Società che col riscatto il Governo intendeva che fossero accollate allo Stato le sole passività della Società risultanti dalle situazioni finanziarie e patrimoniali ufficiali e già ufficialmente conosciute all'epoca della proposta del riscatto e quelle altre che la Società fosse per incontrare in av-

venire col consenso del Governo, a termini delle vigenti leggi e convenzioni;

Che la direzione delle strade ferrate romane rispose nel 9 luglio 1873 alla presidenza del Consiglio dei ministri, la Società essersi nei presentati documenti attenuta scrupolosamente al vero, nè avere incontrato oneri o passività cui il Governo non avesse consentito e nulla essersi occultato al medesimo;

Che dopo il cambiamento di Ministero, la Società si rivolse al Ministero nuovo, con memoriale del 3 agosto, dichiarando di esser pronta a discutere le modificazioni necessarie a rendere attuabile la proposta di riscatto;

Che il Ministero, rispondendo il 17 agosto a questo memoriale, dichiarò di non accettare alcuna discussione che tendesse a modificare i termini della proposta di riscatto;

Che con lettera del 14 settembre 1873, il Ministero dichiarò che manteneva l'offerta del riscatto quale fu fatta dal precedente Ministero;

Che finalmente l'assemblea degli azionisti della più volte citata Società delle ferrovie romane, in adunanza generale del 18 settembre 1873, pronunziandosi definitivamente sulla proposta già presa in considerazione, deliberò di affidare ad una Commissione di sei membri il mandato di accettare definitivamente il riscatto alle condizioni proposte dal Governo, dando alla medesima pieni poteri per devenire col concorso della rappresentanza legale della Società alla convenzione definitiva, ed a tutti quegli atti che saranno necessari per portarla ad effetto; con quant'altro, di che in detta deliberazione del 18 settembre 1873.

Perciò volendosi portare ad effetto e stipulare regolarmente la convenzione intesa a sanzionare il riscatto

di cui sopra, rimane in forza dell'atto presente stabilito quanto appresso, infra:

Le LL. EE. commendatore Marco Minghetti, presidente del Consiglio dei Ministri, segretario di Stato per le finanze, e commendatore Silvio Spaventa, ministro segretario di Stato per i lavori pubblici nel regno d'Italia, rappresentanti il regio Governo italiano, e il signor commendatore Ubaldino Peruzzi presidente della Commissione speciale nominata dall' assemblea degli azionisti della Società delle strade ferrate romane, in seduta del 18 settembre anno corrente, specialmente autorizzato alla presente stipulazione con deliberazione della Commissione predetta di questo stesso giorno, allegato *A* al presente atto, e il commendatore Giacomo De Martino, nella sua qualità di direttore generale della Società stessa e in quanto possa occorrere specialmente autorizzato alla presente stipulazione anche con apposite deliberazioni del Consiglio di amministrazione, del dì 14 novembre corrente, allegati *B*, *C*, *D*, *E* al presente atto.

Art. 1. La Società delle strade ferrate romane, a mezzo dei suoi legittimi rappresentanti sopra indicati, cede e trasferisce al regio Governo italiano:

a) La proprietà ed il possesso della rete ferroviaria e relativi accessori ad essa Società appartenenti, con tutti i diritti, azioni e ragioni, oneri e servitù, vantaggi e svantaggi a quella proprietà e possesso inerenti, e colle opere e lavori eseguiti o in corso di costruzione, materiale di armamento, stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi uffici, ecc., e tali quali le linee ferroviarie appartengono e si possedono attualmente dalla Società stessa in forza delle diverse concessioni esistenti, ed alle quali rinunzia a tutti e per tutti gli effetti;

b) Tutti gli altri beni immobili, privilegi e diritti reali, ancorchè estranei alle linee predette, che appartengono o che possono appartenere ad essa Società delle ferrovie romane;

c) Tutti quanti i beni mobili, materiali, provviste di magazzino, macchine, arnesi, crediti, azioni e ragioni esperibili in qualunque modo e tempo, e come competono ed appartengono alla società;

d) Tutti gli archivi, libri di amministrazione e in genere tutti i documenti esistenti negli uffici sociali;

e) Tutti i capitali, numerario, titoli di valore ed azioni non collocate, spettanti alla Società.

Art. 2. In corrispettivo di questa cessione il Governo darà:

a) Per ogni azione comune della Società, tanta rendita consolidata 5 per cento dello Stato, quanta corrisponda all' 1 e mezzo per cento d'interesse sul capitale nominale, o in altri termini lire 7,50 di rendita consolidata per ogni azione;

b) Per ciascuna delle azioni privilegiate, ossia di quelle date in cambio alla già Centrale Toscana e di quelle così dette trentennarie emesse dalla già Società generale delle ferrovie romane, tanta rendita consolidata 5 per cento dello Stato, quanta corrisponda al 2 per cento d'interesse sul capitale nominale, o in altri termini lire 10 di rendita consolidata per ciascuna azione;

c) Per ciascuna delle azioni garantite (già Livornesi) tanta rendita consolidata 5 per cento dello Stato, quanta equivalga all'interesse annuo garantito dallo Stato medesimo a quelle azioni, accresciuto del 10 per cento, o in altri termini, lire 23,10 di rendita consolidata per ciascuna azione.

Art. 3. Le azioni privilegiate, le trentennarie e le comuni saranno consegnate con tutti i cuponi scaduti non

soddisfatti e non estinti per prescrizione, e la rendita consolidata, da darsi in sostituzione, porterà il godimento dal 1 gennaio 1874.

Spetterà alla Commissione liquidatrice, di cui all' articolo 6, di dare al Governo la prova della sopradetta prescrizione.

Le azioni garantite (già Livornesi) saranno consegnate coi cuponi del semestre in corso e la rendita consolidata da darsi in cambio avrà la medesima decorrenza.

Art. 4. Il Governo assume inoltre a proprio carico tutte le passività, oneri ed obbligazioni della Società, quali risultano dalle situazioni finanziarie e patrimoniali della Società, ufficiali ed ufficialmente conosciute all' epoca della proposta del riscatto, non che le passività che la Società abbia in seguito incontrate col consenso del Governo, a termini delle leggi, dei regolamenti e delle convenzioni in vigore.

Art. 5. Per effetto della presente convenzione rimangono estinti e compensati tutti i debiti e crediti, e definite, risolute e transatte tutte le questioni e pretese esistenti, o che possano esistere fra il Governo e la Società, e tanto se dedotte o non dedotte, escogitate od escogitabili in qualunque modo e tempo.

Art. 6. Una Commissione liquidatrice eletta dall' assemblea generale degli azionisti avrà il mandato di compiere tutti gli atti necessari alla esecuzione della presente convenzione.

Art. 7. La rendita consolidata, di cui è parola all' articolo 2 della presente convenzione, sarà creata di mano in mano e nelle proporzioni delle azioni che saranno presentate al Governo dalla Commissione.

Il Governo non sarà tenuto ad eseguire il cambio in rendita di un numero maggiore di azioni di quello indicato per ogni categoria nel bilancio del 31 dicembre 1872, escluse le ammortizzate.

La rendita rimarrà vincolata presso l'amministrazione del debito pubblico.

Trascorsi sei mesi dalla data della legge di approvazione della presente convenzione, senza che siano stati intimati al Governo sequestri od opposizioni giudiziali, la rendita, dietro ordinanza del Governo, verrà consegnata alla Commissione, per operarne il riparto agli aventi diritto.

Art. 8. La Società potrà regolare il riparto della rendita come meglio crederà, e in ragione degli impegni da essa assunti, fra le diverse specie di azioni, sieno o no privilegiate: il Governo rimarrà, anche per patto espresso, estraneo al detto riparto, e a tutte le questioni che nei rapporti tra gli azionisti possano insorgere dietro le proteste e riserve registrate nei verbali delle adunanze della Società delli 30 aprile e 18 settembre 1873, come anche rimarrà estraneo a qualunque altra vertenza che potesse nascere tra azionisti e partecipanti fra loro o con la Società nella esecuzione della presente convenzione.

Art. 9. Ai portatori delle azioni garantite (già Livornesi) che non presenteranno le loro cartelle per la conversione, il Governo continuerà a corrispondere gli interessi garantiti ed a provvedere all' ammortamento, nei termini e modi previsti dal decreto del regio Governo della Toscana 2 marzo 1860.

Art. 10. Qualunque questione potesse insorgere nell' eseguimento della presente convenzione sarà deferita ai tribunali ordinari.

Art. 11. Il presente contratto sarà soggetto al diritto fisso di una lira, ed andrà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 12. La presente Convenzione non sarà valida, nè definitiva, se non dopo che sarà stata sanzionata per legge.

Fatta in doppio originale.

Il presidente del Consiglio dei ministri e segretario di Stato per le finanze
Firmato: MARCO MINGHETTI.

Il segretario di Stato per i lavori pubblici
Firmato: SILVIO SPAVENTA

Il presidente della Commissione
Firmato: UBALDINO PERUZZI.

Il direttore generale della Società
Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

FINE

INDICE

Avvertenza . . . . . *Pag.* V

LO STATO E LE FERROVIE

I. Varî metodi seguiti così in ordine alla costruzione come all'esercizio delle ferrovie. — I generali principî economici non sono applicabili a questo speciale argomento. — Non si ha una teoria economica compiuta in fatto di strade ferrate . . . . . » 5

II. Le ferrovie costituiscono un monopolio naturale che esclude la libera concorrenza. — La concorrenza parallela si risolverà o in maggiori spese delle Compagnie, o in accordi e coalizioni fra di esse; sempre in maggior aggravio pel pubblico. — *Dorn e la Concorrenza sulle rotaie.* Sua pratica impossibilità. — Il nolo dei vagoni; norme di probabile possibilità e convenienza . . . . . » 9

III. L'Esercizio ferroviario non è vera industria, ma un servizio pubblico che lo Stato ha il dovere di regolare nel comune vantaggio. — Lagnanze del pubblico sul servizio delle Compagnie. — Difficoltà di una efficace vigilanza . » 26

IV. Conseguenze della piena libertà ferroviaria negli Stati Uniti. — Dittatura delle Compagnie. — Enormi abusi — Inconvenienti politici. — Tendenza attuale . . . . . *Pag.* 30

V. Politica ferroviaria inglese. — Le ferrovie e le Compagnie. Abusi e provvedimenti per reprimerli. — I Comitati parlamentari d'inchiesta e le fusioni. — Il Joint-Select-Committee del 1872. — La deposizione del Capitano Tyler. — L'idea del riscatto da parte dello Stato. — Attuale tendenza delle opinioni in Inghilterra . » 41

VI. Regime ferroviario in Francia. — Prime strade ferrate; aggiotaggi e crisi delle Società. — Sistemazione delle ferrovie: *ancien rèseau, nouveau rèseau.* — Linee *d'intèrét local.* — Lagnanze contro il monopolio delle sei grandi Compagnie ferroviarie; canali e ferrovie. — Varietà di tariffe. — Appunti e difficoltà attuali » 69

VII. Le ferrovie del Belgio. — Costruzione ed esercizio da parte dello Stato. — Vicende di questo sistema; buoni risultati conseguiti. — Costruzione ed esercizio da parte di Società private. — Confronti. — Difficoltà che nascono dalla coesistenza in uno Stato di ferrovie esercitate da Società e dal Governo. — Nel Belgio il Governo esercita anche linee di private Società. — Condizioni e tendenze attuali . . . . . » 88

VIII. Il regime ferroviario in Germania. — Ferrovie degli Stati e di Società private. — Le *Eisenbahn-Verbande* e la *Verein.* — Esercizio di tronchi sociali fatto dallo Stato. — Idea del concentramento della proprietà e dell'esercizio delle ferrovie nell'Autorità imperiale; ostacoli che vi si oppongono. — Il *particolarismo.* — Considerazioni politico-militari che spingono all'unità ferroviaria. — La *Cancelleria imperiale per le ferrovie.* — Provvedimenti probabili . » 104

IX La politica ferroviaria nella Monarchia Austro-Ungarica. — Ferrovie di Stato e le grandi Compagnie private. — Ferrovie Ungheresi e loro avvenire. — Opinioni e tendenze attuali circa le ferrovie di Stato . . . . . » 120

X. Italia — tendenza a riguardare le ferrovie come un ramo di pubblico servizio e non come una industria. — Motivi per cui si deviò da questo esatto concetto. — Il pubblico chiede sorveglianza efficace; è essa possibile? — Difficoltà che sono inerenti al servizio ferroviario fatto da Società. — Tariffe. — Vantaggi dell'esercizio affidato allo Stato. — *Le ferrovie e la difesa nazionale.* — Obbietti contro l'esercizio Governativo; in gran parte si fondano su di un equivoco: *i mezzi industriali* dei quali lo Stato si giova in un pubblico servizio, non bastano a farlo considerare come *esercente una industria*, mancando uno scopo di lucro. — Risposte alle principali obbiezioni che si muovono all'esercizio ferroviario dello Stato e Conclusioni . . . . . *Pag.* 126

DOCUMENTI

I. Quadro delle prime linee di Strade ferrate ordinarie secondo la data delle Concessioni . . . *Pag.* 163
II. Ferrovie Italiane. — Linee in esercizio, approvate o concesse al 1 gennaio 1876 . . . . . » 164
III. Conto approssimativo delle spese impianto delle Strade Ferrate Italiane al 31 dicembre 1874 . » 165
IV. Prospetto riassuntivo delle somme pagate alle Società delle strade ferrate italiane in conto delle garanzie e sovvenzioni chilometriche degli anni dal 1865 al 1875 inclusivamente . . . » 166
V. Prodotti lordi e spese d'esercizio delle Strade Ferrate Italiane dal 1865 al 1875 . . . . . » 168

DEL RISCATTO E DELL'ESERCIZIO

DELLE FERROVIE ITALIANE

I. Riordinamento della rete ferroviaria italiana secondo la legge 14 maggio 1865, e suoi difetti . *Pag.* 17 3
II. Provvedimenti presi per la prosecuzione dei lavori ferroviari e prime proposte di riscatto . » 176

III. Successivi acquisti di ferrovie fatti dallo Stato . *Pag.* 178
IV. Attuali proposte di riscatto . . . . . » 181
V. Necessità del riscatto delle ferrovie Romane . . » 183
VI. Riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e ragioni che lo consigliano . . . . . » 185
VII. Oneri che deriverebbero dalla separazione delle due reti, quando non si facesse il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia . . . . . » 189
VIII. Vantaggi e necessità del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia . . . . . » 193
IX. Ragioni del riscatto delle ferrovie Meridionali . » 195
X. Le strade ferrate pubbliche sono dalla nostra legislazione considerate quali Strade Nazionali . » 200
XI. Le ferrovie non sono una industria libera: ma un monopolio . . . . . » 204
XII. Ragioni generali che giustificano l'esercizio governativo delle ferrovie . . . . . » 208
XIII. Vantaggi dell'esercizio governativo in caso di guerra . . . . . » 212
XIV. Le ferrovie esercitate dai Governi non sono sotto nessun rapporto inferiori a quelle esercitate dalle Società . . . . . » 213
XV. Le ferrovie dello Stato in Piemonte . . . . . » 217
XVI. Vantaggi economici e finanziarî del riscatto e dell'esercizio governativo delle ferrovie . . . » 219
XVII. Come intende il Governo procedere nell'ordinare l'esercizio delle vie ferrate per conto proprio » 222
XVIII. Perchè siansi mutate le proposte fatte coi precedenti progetti di legge . . . . . » 225

TESTO UFFICIALE

DELLE CONVENZIONI

I. *Convenzione di Basilea* coll'Alta Italia . . . . *Pag.* 233
Rete dell'Alta Italia. Spese del conto capitale al 31 dicembre 1874 (non compresi gli approvigionamenti) . » 248
Quadro degli interessi inclusi nella annuità . . . . . » 249
Convenzione di Vienna portante modificazioni a quella di Basilea . . . . . » 250
Trattato di Vienna . . . . . » 253

Riassunto generale delle quantità e valori del materiale ruotabile in servizio della Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, al 31 dicembre 1874 . . . . . *Pag.* 257
Lettere Sella e Rothschild . . . . . » 260
II. *Convenzione pel riscatto delle strade ferrate Meridionali* . . . . . » 263
Società Italiana per le Meridionali. Riassunto del Bilancio generale approssimativo al 31 dicembre 1875 . » 271
Prospetto dei titoli sociali emessi ed in circolazione al 31 dicembre 1875 . . . . . » 274
III. *Convenzione pel riscatto delle strade ferrate Romane*. . . . . » 275

HE 3097 .S73
Lo stato e le ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 663